

UNIVERSITÉ DE PARIS - FACULTÉ DE DROIT

LA CONDITION JURIDIQUE

DU PERSONNEL

DES CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS

Thèse soutenue à la Faculté de Droit de Paris, le Samedi 25 Mai 1935

par

ROBERT PIGELET

Diplômé de l'École Libre des Sciences Politiques

JURY :

Président : M. ACHILLE MESTRE

Suffragants : MM. LAFERRIERE
SCELLE

IMPRIMERIE E. PIGELET

189, Boulevard Voltaire, 189

PARIS (XI^e)

1935



Digitized by the Internet Archive
in 2026

LA
CONDITION JURIDIQUE
DU PERSONNEL
DES CHEMINS DE FER
ET TRAMWAYS

UNIVERSITÉ DE PARIS - FACULTÉ DE DROIT

LA CONDITION JURIDIQUE

DU PERSONNEL

DES CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS

Thèse soutenue à la Faculté de Droit de Paris, le Samedi 25 Mai 1935

par

ROBERT PIGELET

Diplômé de l'École Libre des Sciences Politiques

JURY :

Président : M. ACHILLE MESTRE

Suffragants : MM. LAFERRIERE

SCELLE

IMPRIMERIE E. PIGELET

189, Boulevard Voltaire, 189

PARIS (XI^e)

1935

La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.



A L. L. M.

Affectueusement

R. P.

INTRODUCTION

Importance économique et sociale de cette étude

L'industrie des transports constitue un service public et joue de ce fait dans l'Etat un rôle vital, tout arrêt de ce service risquant d'entraîner un arrêt dans la vie de la Nation.

De plus, le service public des transports conditionne toute l'activité industrielle du pays ; c'est de son bon ou de son mauvais fonctionnement que dépend, pour une bonne part, le développement de l'économie nationale.

Du point de vue économique, le coût des transports intervient dans l'établissement du prix des objets, et particulièrement lorsqu'il s'agit d'objets pondérables possédant une faible valeur spécifique : métallurgie, charbon, objets fabriqués, denrées alimentaires, etc. Or, toute amélioration apportée à la condition juridique et matérielle des cheminots,

augmentant les charges des Compagnies, va se répercuter sur les prix, risquant de provoquer des perturbations très sérieuses et très dangereuses pour l'économie nationale. En effet, toute hausse des prix dans un pays entraîne forcément augmentation des importations et une diminution des exportations, à moins que le gouvernement n'ait recours à des palliatifs qui, d'ailleurs, ne peuvent être que temporaires : augmentation des droits de douane, contingentements... Mais une telle situation va à plus ou moins brève échéance provoquer un déficit dans la balance commerciale ou l'accroître si ce déficit existe déjà.

Du point de vue social, l'industrie des transports joue aussi un rôle primordial dans la vie de la nation, car, pour assurer le fonctionnement de tous ses services, elle emploie une masse considérable d'individus.

En effet, pour les chemins de fer d'intérêt général, les statistiques nous donnent les chiffres suivants pour l'année 1931 :

Est	66.081
Nord	69.060
Orléans	58.734
Midi.	34.381
Etat.	80.635
Alsace-Lorraine.	32.597
P.-L.-M.	113.496
Ceintures.	3.845
Soit au total.	458.829

En ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt

secondaire et les tramways, quoique nous soyons placés sur un plan différent, les chiffres ne sont pas moins éloquents (année 1929) :

Ch. d'intérêt local. 40.100 (dont 10.172 pour le ch. de fer
Métropolitain).

Tramways 55.688 (dont 29.464 pour le seul départe-
ment de la Seine).

Soit au total. . 95.788

Nous nous trouvons donc en présence d'une masse de 554.617 travailleurs, représentant environ 2 millions 218.468 personnes (1), soit près de 1/18 de la population française.

Masse puissante, car fortement organisée et fortement défendue par des syndicats très influents. Dans ces conditions, il est donc nécessaire de ménager le plus possible les intérêts des cheminots et d'essayer de les concilier avec les exigences du régime capitaliste par l'établissement d'une étroite coopération entre le Capital et le Travail.

Problème certes très délicat, car il ne faudrait pas favoriser les intérêts des cheminots au détriment de ceux des actionnaires, lesquels, il ne faut pas l'oublier, ont fortement aidé les compagnies à faire des chemins de fer ce merveilleux outillage économique qu'ils représentent aujourd'hui.

Sur ce point cependant une évolution s'est

(1) Chiffre obtenu en comptant trois personnes par ouvrier, en supposant chaque ouvrier marié et père de deux enfants ; les familles nombreuses devant être compensées par les célibataires ou les ménages sans enfant.

produite en faveur des cheminots, dont la condition juridique, que nous nous proposons d'examiner au cours de cette étude, a été très fortement améliorée.

En ce qui concerne les tramways, nous devons remarquer l'importance sans cesse grandissante prise par ce mode de locomotion par suite du développement des grandes villes et par suite aussi des progrès techniques qui ont été réalisés au point de vue de la rapidité, en substituant à la traction hippique la traction mécanique.

En effet, si nous prenons par exemple les transports de la Région Parisienne, nous obtenons les statistiques suivantes :

I. Tramways.

	Kilomètres voitures	Voyageurs transportés	Recettes
1914 (1). .	70.243.643	438.592.347	55.897.861,56
1926. . .	101.860.000	689.365.000	341.135.000 (2)

II. Omnibus.

1914. . .	23.358.028	151.919.920	21.344.588,20
1926. . .	53.830.000	332.453.000	195.077.000 (2)

★

★ ★

Le personnel des chemins de fer et tramways se divise en personnel commissionné et en personnel non commissionné.

(1) Résultat obtenu en groupant les chiffres donnés par les neuf réseaux alors exploités et remplacés depuis par la S. T. C. R. P.

(2) Pour ce dernier chiffre, il y a lieu de tenir compte de la dévaluation monétaire.

Dans cette étude, nous ne nous occuperons que des agents commissionnés ; car ils sont, et de beaucoup, les plus importants, importance qui se manifeste au double point de vue suivant :

1) Quant à l'emploi, les agents non commissionnés n'occupent que des emplois de début.

2) Numériquement, pour les chemins de fer d'intérêt général, on comptait en 1925, 434.904 agents commissionnés contre 35.494 agents à l'essai ou confirmés.

D'ailleurs, les agents non commissionnés sont pour la plupart dans une situation provisoire et attendent d'être commissionnés. Tel est le cas, pour les chemins de fer d'intérêt général, des agents admis à l'essai, des agents mineurs confirmés dans leur emploi en attendant leur majorité, des agents majeurs réformés par l'autorité militaire, présents au réseau pendant le séjour de leur classe de mobilisation sous les drapeaux, etc...

Nous ne nous occuperons aussi qu'accessoirement des employés de chemins de fer d'intérêt local et de tramways ; en effet, alors que les Compagnies de chemins de fer d'intérêt général comptent plus de 450.000 agents, l'effectif employé par les voies ferrées d'intérêt local atteint à peine 100.000 agents. De plus, le rôle que jouent les grands réseaux dans la vie économique de la Nation, est considérable et ne peut être comparé au rôle que peuvent jouer les transports locaux.

Pour cette étude, nous nous proposons d'adopter le plan suivant :

1) Etude des rapports qui unissent les compagnies de transport et leurs agents. Dans une partie historique, nous examinerons l'évolution qui s'est produite dans ces rapports pour arriver à l'étude du régime actuel. Régime tout à fait récent, car il a été élaboré immédiatement après la guerre.

2) Etude des conflits qui peuvent surgir entre les compagnies de chemins de fer et de tramways et leurs agents.

TITRE I

**RAPPORTS QUI UNISSENT LES COMPAGNIES
DE CHEMINS DE FER ET DE TRAMWAYS
ET LEURS AGENTS**

CHAPITRE I

Evolution des rapports qui unissent les Compagnies de chemins de fer et de tramways et leurs agents

INTRODUCTION

Au début, malgré le caractère particulier du service qu'ils assurent et malgré les dangers auxquels ils sont exposés dans l'accomplissement de leurs fonctions, les agents des chemins de fer (nous voulons surtout parler des agents du service actif : mécaniciens, chauffeurs, chefs de train...) sont assimilés à de simples ouvriers de l'industrie privée, ne bénéficiant d'aucun traitement spécial, ni d'aucun régime de faveur. Les contrats qui unissent les compagnies et leurs agents sont les mêmes que ceux qui lient employeurs et employés, patrons et ouvriers ; ce sont de simples contrats de louage de services, faits sans détermination de durée et révocables *ad nutum* de la part des deux parties.

« Cette possibilité de rompre à toute époque est un droit absolu pour chacun des contractants, droit qui a sa racine dans la Déclaration des Droits de l'Homme.

« L'article 15 de la Déclaration des Droits, qui sert de préambule à la Constitution du 5 Fructidor de l'an III, dit expressément :

« Tout homme peut engager son temps et ses services, mais il ne peut se vendre, ni être vendu, sa personne n'est pas une propriété aliénable. » L'article 1780 du Code civil de 1804, appliquant ce principe, disait à son tour : « On ne peut engager ses services qu'à temps ou pour une entreprise déterminée », interdisant ainsi le louage perpétuel de services ». (1)

Dans ces conditions, les rapports existant entre les Compagnies de chemins de fer et leurs agents sont régis par l'article 1780 du Code civil ; seules de simples dispositions d'ordre intérieur plus ou moins précises, et dont la violation n'ouvre pas de recours aux agents des chemins de fer, règlent les conditions de nomination et d'avancement de ces agents ; il n'existe pas de règles fixes et déterminées.

De la sorte, les employés de chemins de fer, comme des simples employés, se trouvent à la merci des compagnies qui peuvent les révoquer suivant leur

(1) Houdaille. Thèse. « Etude sur les rapports des Agents de Chemins de fer avec les Compagnies ou Administrations, qui ont engagé leurs services, et l'Etat. »

bon plaisir ; en effet, l'article 1780 du Code civil, dans sa forme primitive, ne prévoit aucune sanction au cas de rupture brusque et injustifiée du contrat de louage de services à durée indéterminée.

La doctrine puis la jurisprudence sont venues combler cette lacune et ont fini par admettre peu à peu que toute partie, qui donne congé, doit respecter les délais d'usage sous peine d'être tenue à des dommages-intérêts et que la partie, qui rompt un contrat sans motifs légitimes, doit indemniser l'autre partie.

En effet, si nous parcourons les principaux auteurs, nous voyons que, d'après Aubry et Rau (Droit civil français, Tome VII), « chacune des parties peut rompre instantanément le contrat, mais que, si la rupture a lieu sans motifs légitimes, celui qui en est l'auteur doit indemniser l'autre du préjudice que cette rupture lui fait éprouver. »

Pour Guillouard (Traité du Contrat de louage, Tome II, n° 720), « chaque partie a même le droit de rompre instantanément le contrat de louage de services, dont la durée est indéterminée sans observer les délais ordinaires des congés ; mais elle doit alors indemniser l'autre partie du préjudice que lui cause son brusque renvoi. »

Enfin, d'après Laurent (Principe de Droit civil, Tome 25, n° 511), « l'engagement illimité ne peut prendre fin que par une action judiciaire fondée sur l'inexécution des engagements de l'une des par-

ties », car « l'égalité des deux parties est une loi générale des conventions ; or, si le congé suffit pour mettre fin au contrat, la situation des parties sera très inégale. C'est régulièrement le patron qui donne le congé, le patron trouve facilement un autre commis, tandis que le commis trouve difficilement un autre emploi, et cependant pour lui l'emploi est une condition d'existence. »

La jurisprudence, qui ne va pas si loin, admet qu'une demande en justice n'est pas nécessaire : le contrat de louage de services à durée indéterminée devant toujours rester révocable *ad nutum*.

En effet, si nous examinons la jurisprudence, l'un des premiers arrêts en la matière, et qui d'ailleurs demeure l'arrêt fondamental, l'arrêt de principe, est l'arrêt Potier rendu par la Cour de cassation le 8 février 1859 (Ch. civ. 8 fév. 1859. D. P. 1859-1-57) ; or, la Cour de cassation a décidé dans cet arrêt qu'en cas de louage de services d'une durée illimitée, le droit pour chacune des parties de rompre le contrat à sa volonté ne peut être exercé par l'une d'elles, à contre-temps et d'une manière préjudiciable aux intérêts de l'autre partie : reconnaissant, de plus, aux tribunaux le droit, si l'un des contractants a trop brusquement abandonné la convention, de le condamner envers l'autre, d'après les circonstances, la nature des services engagés, les habitudes professionnelles des contractants et les conditions nécessaires de leur industrie ou de leur art, à des dommages-

intérêts dont la fixation rentre dans leur pouvoir souverain d'appréciation.

L'employé révoqué injustement a donc droit à une indemnité à raison du préjudice qui résulte de ce congé subit et imprévu : tel est le principe admis et consacré par la jurisprudence (1). En ce sens : Caen, 20 août 1849 (D. P. 1850-2-45); Rouen, 9 février 1859 (D. P. 1861-2-52); Nancy, 23 juin 1860 (D. P. 1861-2-53).

Cependant, à l'égard des employés de chemins de fer, la Cour de cassation s'est toujours refusée à leur accorder un droit à indemnité, même lorsqu'ils étaient l'objet d'un renvoi brusque et injustifié.

L'arrêt de la Cour de cassation du 5 février 1872 est très net sur ce point :

« Attendu, dit l'arrêt, que nul n'est en faute et passible de dommages-intérêts s'il n'a fait qu'user de son droit. Attendu qu'il est de principe que le louage de services sans détermination de durée peut toujours cesser par la libre volonté de l'un ou l'autre des contractants, en observant toutefois les délais de

(1) Cette indemnité est toujours fondée non sur la révocation (le contrat de louage de services sans durée déterminée étant révocable *ad nutum*) mais sur le caractère imprévu et préjudiciable de cette révocation. De plus, au début, la doctrine et la jurisprudence ne font pas de distinction entre le cas de rupture brusque (c'est-à-dire faite sans préavis) du contrat de travail, et le cas de rupture injustifiée ; ce n'est que vers la fin du XIX^e siècle que cette distinction a été peu à peu précisée par la jurisprudence. Pour le moment, nous ne nous occuperons que du cas de rupture injustifiée du contrat de travail.

congé commandés par l'usage, ainsi que les autres conditions expresses ou tacites de l'engagement. »

Attendu qu'... « en se fondant uniquement sur ce qu'il ne peut être facultatif à une compagnie de chemins de fer de renvoyer ses employés sans indemnité et sans motifs légitimes... ledit jugement a violé l'article 1382 du Code civil. » — Casse.

En l'espèce, le Tribunal de Commerce de Chambéry avait accordé, par jugement rendu le 17 juillet 1869, une indemnité de 400 francs au sieur Falcoz, employé à la Compagnie des Chemins de fer de Lyon, qui avait été renvoyé par cette compagnie brusquement et sans motifs légitimes. Dans l'arrêt précité la Cour de cassation a cassé ce jugement, estimant qu'une compagnie de chemins de fer n'est pas passible d'une indemnité pour avoir renvoyé un employé sans motifs légitimes.

Le même jour et dans une affaire à peu près semblable, la Cour Suprême, siégeant avec les mêmes magistrats et avocats, avait rendu un arrêt identique (Cass. Civ., 5 fév. 1872. Ch. de fer de Lyon c/Falcoz et Ch. de fer de Lyon c/Catrin. D. P. 1873-1-64) (1).

(1) Certains prétendent que ces deux arrêts consacrent définitivement la jurisprudence de la Cour de cassation à l'égard des Cours d'appel, qui allouaient des dommages-intérêts dans les cas de renvoi sans motifs légitimes : dorénavant une indemnité ne sera accordée que dans le cas de rupture abusive du contrat de travail. Point de vue contestable, étant donné que la Cour de cassation, si elle exige une faute de la part du patron, n'a pas

A ces deux arrêts ont succédé de nombreux autres arrêts toujours rendus dans des situations de fait analogues et rappelant les mêmes règles dans des expressions à peu près identiques ; il nous suffit donc de les mentionner : Cass. Civ. 21 juillet 1873. Ch. de fer de Lyon c/Joly et c/Noiret. Cass. Civ. 5 août 1873. Ch. de fer de Lyon c/Génin (S. 1873-1-470. D. P. 1874-5-322 et 1874-1-66). Cass. Civ. 5 août 1873. Ch. de fer de Lyon c/Remlinger (D. P. 1894-1-65). Cass. Civ. 28 avril 1874 Ch. de fer de Lyon c/Michotey (D. P. 1874-1-304). Cass. Civ. 10 mai 1875 Ch. de fer de Lyon c/Ronot (D. P. 1875-1-198). Cass. Civ. 10 mai 1876. Cie P.-L.-M. c/Mauquat (D. P. 1876-1-424). Cass. Civ. 4 août 1879. Ch. de fer de Lyon c/Bormens (D. P. 1880-1-272).

Cette situation particulièrement pénible, dans laquelle se trouvaient les employés de chemins de fer, provenait de ce que le droit à indemnité n'était pas reconnu par le Code et était basé uniquement

systématiquement rejeté tout droit à indemnité dans le cas de renvoi injustifié ; comme on le verra plus loin, ce n'est qu'après le vote de la loi du 27 décembre 1890 que la Cour de cassation s'est prononcée affirmativement dans ce sens. A supposer que l'on admette ce point de vue, on pourrait alors reprocher à la Cour de cassation de s'être montrée moins large à l'égard des employés de chemins de fer. S'il est exagéré de dire que la Cour de cassation avait deux jurisprudences différentes (voir au § 2 de ce chapitre l'interpellation de Waldeck-Rousseau à la Chambre, le 3 mars 1881), on peut néanmoins affirmer qu'elle interprétait différemment la notion d'abus du droit de rupture, suivant qu'il s'agissait ou non d'un employé de chemin de fer ; d'ailleurs, cette notion d'abus du droit de rupture est très vague et va évoluer constamment.

sur l'usage : usage que les compagnies très puissantes, et en l'espèce maîtresses de la situation, se gardaient bien d'établir. Dans ces conditions, la Cour de cassation, estimant qu'en l'absence de conventions stipulées ou d'usages nettement établis, le principe de la libre rupture du contrat de louage de services à durée indéterminée conservait toute sa force, se refusait à reconnaître aux employés de chemins de fer un droit à indemnité.

On peut cependant critiquer l'attitude de la Cour de cassation ; car si le droit commun permet au maître de rompre le contrat sans motifs sérieux, l'équité devrait l'obliger à indemniser l'employé congédié du préjudice que lui causent les circonstances dans lesquelles est intervenue la rupture de son contrat. Ce point de vue est défendable et a d'ailleurs été adopté par de nombreuses Cours d'appel (1) ; mais la Cour de cassation, fidèle à la

(1) Les Cours d'appel étaient d'accord pour reconnaître un droit à indemnité aux employés de chemins de fer, renvoyés brusquement et sans motifs. C'est ainsi qu'il a été jugé par la Cour de Paris que le brusque renvoi d'un employé de chemin de fer, s'il a été intempestif et non justifié par des motifs suffisants, oblige la compagnie à indemniser l'employé congédié. Cour de Paris 17 août 1872, Cie du P.-O. c/Tournier (D. P. 1873-5-310). En ce sens : Cour de Paris : 9 mai 1865 Grilhon c/Sté des ch. de fer russes (D. P. 1865-2-106). Cour d'Amiens, 10 juin 1872. Guillace c/Cie du Nord (D. P. 1872-1-132). Cour de Chambéry, 8 juin 1872. Ch. de fer de Lyon c/Castel (S. 1872-2-275). Cour d'Alger, 26 janvier 1875. Cie P.-L.-M. c/Sergant (S. 1875-2-144). Cour de Paris, 2 août 1872. Charton c/Ch. de fer d'Orléans à Châlons (D. P. 1874-5-322).

jurisprudence qu'elle avait instaurée, a toujours cassé sur ce point les décisions des Cours d'appel.

La jurisprudence de la Cour de cassation était tellement bien établie en la matière, que le Directeur de la Caisse des Retraites d'une compagnie pouvait écrire aux ingénieurs de la traction : « La Compagnie est maîtresse de renvoyer sans dédommagement, les tribunaux l'ont reconnu, ceux de leurs agents qui ne la satisfont pas » (1). Comme on le voit, il n'est nullement question de délai à respecter, aucune recommandation n'est faite pour éviter que les employés de chemins de fer ne soient l'objet de renvois brusques et injustifiés, les dirigeants des compagnies se contentent d'affirmer le droit de révocation qu'ils tiennent de la loi et que leur reconnaît la jurisprudence. Non contentes du régime privilégié dont elles bénéficient par rapport aux autres patrons qui, eux, sont tenus de respecter certains usages à l'égard de leurs employés, les compagnies vont encore aggraver la situation plutôt précaire de leurs agents en s'entendant entre elles afin de ne pas reprendre à leur service un employé qui aurait été révoqué par l'une d'elles. Cet accord concerté des compagnies constituait sans aucun doute une atteinte à la liberté du travail ; cependant les Pouvoirs Publics ne sont jamais intervenus pour faire cesser cette mise à l'index qui visait la plupart du temps

(1) Exposé des motifs de la proposition de loi de Janzé du 15 janvier 1880. *J. O.* 1880 Ch. des Dép. Doc. Parl. Annexe n° 2180.

des agents qui avaient été révoqués injustement (1).

On aboutissait ainsi aux résultats suivants : « Un chauffeur, devenu infirme à la suite d'un pénible service au milieu des neiges, jeté sans ressources sur le pavé (2). Un mécanicien, ayant la vue affaiblie et les deux jambes paralysées, congédié après douze ans de services, et réduit à solliciter l'intervention de la Compagnie pour être admis dans un hospice. Un autre, las d'attendre des tribunaux le règlement de l'indemnité qu'il réclame, mettra fin du même coup à sa misère et à sa vie... » (3)

Or, il ne faut pas oublier que le fonctionnement d'un service comme celui des chemins de fer, qui monopolise les transports sous le contrôle, la surveillance et la garantie générale et effective de l'Etat, intéresse au plus haut point l'ordre public, et que la fixité des agents de chemins de fer, la sécurité de leur

(1) Texte de la réponse écrite faite officiellement en 1871 à des mécaniciens révoqués, qui demandaient un emploi à une compagnie autre que celle qui les avait congédiés. « Je regrette de ne pouvoir donner suite à la demande d'emploi, que vous nous avez adressée, mais nous nous sommes imposés la règle de ne reprendre à aucun titre dans notre personnel les agents révoqués par les autres compagnies pour leur participation à l'agitation pétitionnaire et à l'organisation de la Caisse de Prévoyance. »

(2) Au début, les compagnies ne remboursaient jamais aux employés révoqués les retenues effectuées sur leurs salaires en vue de leur constituer une retraite, et la jurisprudence admettait de telles pratiques, du fait qu'elles se trouvaient inscrites dans le règlement des Caisses des Retraites des compagnies. Sur la question : voir *supra*. Ch. I, § 2.

(3) Cf. Exposé des motifs de la proposition de la loi de Janzé : *Ibid.*

situation, constitue un des éléments nécessaires pour assurer le fonctionnement régulier du grand service auquel ils sont attachés ; il est donc d'un intérêt primordial d'améliorer la situation des agents de chemins de fer, de la rendre moins précaire et moins pénible : l'Etat a sur ce point le droit et même le devoir d'agir.

Examinons donc rapidement dans quel sens et sur quels points s'est exercée l'intervention de l'Etat, et quelles ont été les répercussions de cette intervention sur la condition juridique des employés de chemins de fer, nous réservant d'examiner dans un appendice la situation du personnel des chemins de fer d'intérêt local et des tramways.

§ I. — Loi du 15 juillet 1845.
Ordonnance du 15 novembre 1846.
Décret-loi du 27 mars 1852.

Lorsque le législateur a eu à résoudre les problèmes délicats que posait la création des lignes de chemins de fer, l'un de ses premiers soucis a été de prendre les dispositions nécessaires pour, d'une part, garantir la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et de leurs dépendances, et, d'autre part, assurer la continuité du service public des transports ; et c'est à cette double préoccupation que répondent la loi du 15 juillet 1845 et l'Ordonnance du 15 novembre 1846, prise en exécution de l'article 9 de la loi du 11 juin 1842.

Ce n'est donc qu'indirectement que certaines dispositions de ces deux textes visent les employés de chemins de fer. En effet, l'article 20 de la loi du 15 juillet 1845, qui prévoit l'abandon de poste, déclare expressément : « Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans tout mécanicien ou conducteur garde-frein, qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi. »

De même, voulant permettre aux employés de chemins de fer d'exercer librement leurs fonctions, le législateur a stipulé dans l'article 25 que « toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait, envers les agents des chemins de fer, dans

l'exercice de leurs fonctions, sera punie des peines appliquées à la rébellion, suivant les distinctions faites par le Code pénal. »

Enfin, en ce qui concerne l'Ordonnance du 15 novembre 1846, l'article 60 dispose que les Compagnies doivent soumettre à l'approbation du Ministre des Travaux Publics leurs règlements relatifs au service et à l'exploitation des chemins de fer ; or, il ne fait aucun doute que dans le mot service le personnel se trouve inclus. Dans ces conditions, les employés de chemins de fer doivent donc être soumis à la réglementation prévue par l'article 60 de l'Ordonnance précitée.

A la loi du 15 juillet 1845 et à l'Ordonnance du 15 novembre 1846, il y a lieu d'ajouter le décret-loi du 27 mars 1852, rendu par Louis Napoléon, alors Président de la République. Décret qui, d'ailleurs, donne à l'Administration sur le personnel des chemins de fer un pouvoir exorbitant du droit commun : le droit de requérir la révocation des agents du service actif des chemins de fer. En effet, aux termes du décret-loi du 27 mars 1852 : « Le personnel actif employé aujourd'hui par les diverses Compagnies de chemins de fer, et celui qui sera ultérieurement employé par les Compagnies qui viendront à se former, est soumis à la surveillance de l'Administration Publique. L'Administration aura le droit, les Compagnies entendues, de requérir la révocation d'un agent de ces Compagnies. »

Ce décret-loi, qui aurait pu donner lieu à de très graves abus, n'a été l'objet que de très rares applications. C'est ainsi qu'en 1871 M. de Larcy, Ministre des Travaux Publics, requit la destitution d'un certain nombre d'agents des Compagnies, qui avaient pris part à une association illicite ayant un but politique ; il s'agissait, en l'espèce, d'agents qui avaient voulu fonder une Caisse de Prévoyance indépendante des Conseils d'Administration des Compagnies.

De même, à la suite de la dissolution de la Chambre du 16 mai 1877 et à la veille des élections des 14-28 octobre 1877, M. Paris, Ministre des Travaux Publics, voulant exercer une pression électorale en faveur du gouvernement, menaça les employés de chemins de fer de faire usage des pouvoirs qui lui étaient conférés par le décret-loi du 27 mars 1852 ; en effet, dans une circulaire adressée le 9 juillet 1877 aux Administrateurs des Compagnies de chemins de fer, le Ministre déclarait qu'il n'hésiterait pas à « user de ses pouvoirs à l'égard des agents, qui mettraient au service d'une propagande hostile au gouvernement, l'influence qu'ils tirent de leurs fonctions ».

Enfin, à plusieurs reprises, les divers Ministres des Travaux Publics qui se sont succédés (en particulier M. Yves Guyot au Sénat, séances des 25, 27 et 28 novembre 1890) ont déclaré au Parlement « qu'ils n'hésiteraient pas à user de ce décret s'ils y étaient forcés par les circonstances ».

Un point est acquis : le droit d'intervention de l'Etat dans les rapports entre les compagnies et leurs agents. Comment, en effet, vouloir contester un tel droit à l'Etat, lorsque l'Administration s'octroie le droit de demander la révocation des employés de chemins de fer? (1).

Dans ces conditions, est-il possible de soutenir maintenant que les rapports entre les Compagnies et leurs agents sont de simples rapports de droit commun? Faut-il encore considérer les employés de chemins de fer comme de simples ouvriers de l'industrie privée? Le contrat qui lie les compagnies et leurs agents doit-il rester dans le domaine des conventions ordinaires, ou ne faut-il pas plutôt doter les employés de chemins de fer d'un régime spécial?

Certes, à diverses reprises (Circulaire de 1856 et de 1865), le Ministre des Travaux Publics s'est préoccupé de la situation des employés de chemins de fer, du travail qu'on exigeait d'eux et des heures qu'ils avaient à remplir chaque jour. Mais aucune réforme n'a cependant été réalisée ; car, si « l'Administration supérieure a un droit de contrôle et d'immixtion dans le gouvernement des voies ferrées », elle n'a fait usage de ce droit que pour assurer la police des chemins de fer et non pour régler les rapports respectifs des compagnies et de leurs employés.

(1) Nous verrons dans le paragraphe suivant que c'est, en partie, en niant ce droit d'intervention de l'Etat que le Sénat a réussi à faire échouer la proposition de loi votée par la Chambre qui contenait des dispositions spéciales aux agents des chemins de fer.

§ II. — Les diverses propositions de loi
qui aboutirent au vote de la loi
du 27 décembre 1890.

On ne se désintéressait pas des agents des chemins de fer et de la situation pénible dans laquelle ils se trouvaient par suite de la jurisprudence de la Cour de cassation.

Cette situation faisait d'ailleurs, de leur part, l'objet de très vives et très légitimes revendications ; des pétitions furent adressées par les cheminots en 1870 et en 1871 tant aux Administrateurs des Compagnies qu'au Ministre des Travaux Publics (1).

Les Conseils généraux, eux-mêmes, se sont émus de la situation des cheminots, et certains ont formulé des vœux pour qu'il y fut porté remède.

Appliquer le Code civil, qui date de 1804, pour régler les rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs agents semble plutôt étrange ; l'article 1780 du Code civil « a été fait pour les situations ordinaires, pour les conventions de tous les jours, qui interviennent entre maîtres d'une part, et domes-

(1) A la suite de pétitions adressées au Ministre des Travaux Publics le 22 février 1871, au Ministre de l'Intérieur le 12 septembre 1871 et à l'Assemblée Nationale, les Compagnies avaient voulu mettre un terme à ce mouvement en révoquant quatre-vingts employés et en descendant de classe quarante.

tiques et ouvriers de l'autre. Les rédacteurs de nos Codes ne pouvaient faire entrer dans leurs prévisions les relations nouvelles qu'a fait naître la création des chemins de fer, ni le régime économique qui devait en être la conséquence » (1). Les maîtres ont-ils le droit d'infliger des amendes, des suspensions de salaires, à leurs domestiques comme le font les Compagnies à l'égard de leurs agents? En fait, on se trouve donc bien loin du contrat de louage de services prévu par l'article 1780 du Code civil.

Dans ces conditions, il était donc nécessaire d'instituer un régime spécial en faveur des agents des chemins de fer.

Dès le 3 août 1874, l'Assemblée nationale fut saisie d'une proposition de loi de MM. Cazot, Millaud et plusieurs de leurs collègues, aux termes de laquelle « les mécaniciens et chauffeurs au service des Compagnies de chemins de fer ne pouvaient être congédiés par elles qu'en vertu d'une cause déterminée » (art. 1) : les causes de congé devant être déterminées par un règlement d'Administration Publique, les parties intéressées entendues (art. 2).

Cette proposition, qui n'englobait qu'une partie du personnel des chemins de fer : les mécaniciens et les chauffeurs, fut accueillie favorablement par la Commission d'initiative de l'Assemblée Nationale, mais ne put être discutée par cette Assemblée, qui se

(1) Exposé des motifs de la proposition de loi Cazot. *J. O.* 1874. Annexe n° 2862.

sépara sans avoir eu le temps de l'examiner ; aussi fut-elle reprise à la Chambre par MM. Casse et Lockroy, le 23 mars 1876 (*J. O.* Annexe n° 35).

La Chambre, ayant voté la prise en considération de cette proposition, la renvoya à l'examen d'une commission spéciale, dont les travaux furent brusquement interrompus par la dissolution de 1877.

La seconde législature fut saisie par MM. Casse et Lockroy d'une nouvelle proposition de loi, qui reprenait l'ancienne proposition avec de légères modifications : le bénéfice de la loi ayant été étendu à tous les agents commissionnés des chemins de fer et non seulement aux mécaniciens et chauffeurs : « Etant donné que l'on exige des agents commissionnés une discipline rigoureuse, un travail pénible de nuit et de jour, des qualités d'intelligence, de courage, de moralité et de dévouement telles qu'on les trouve difficilement réunies au même degré chez les ouvriers des autres industries, il est juste que le législateur protège ces agents contre le caprice et l'arbitraire de leurs chefs, qui, en définitive, relèvent de l'Etat », lit-on dans l'exposé des motifs (Séance du 19 janvier 1878, *J. O.* 1878. Ch. Dép. Annexe n° 346). Il y a lieu de retenir ce passage de l'exposé des motifs de la proposition de loi Casse, car c'est la première fois que se trouve affirmé le droit d'intervention de l'Etat sur le personnel des chemins de fer.

De son côté, M. de Janzé avait déposé sur le bureau de la Chambre une proposition de loi réglant d'une

façon très complète les rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs agents (Séance du 15 janvier 1880, *J. O.* 1880. Annexe n° 2.180). D'une part, en ce qui concerne le contrat qui lie les Compagnies et leurs agents, une indemnité ne pouvant être inférieure à douze mois de son traitement était accordée à l'agent révoqué sans motifs légitimes (art. 1) ; mais, par contre, l'agent qui voulait quitter la Compagnie devait l'avertir un mois à l'avance sous peine d'être condamné à lui payer une indemnité égale à un mois de son traitement (art. 2). D'autre part, en ce qui concerne le régime disciplinaire, la proposition de M. de Janzé prévoyait l'établissement d'un règlement pénal applicable aux agents commissionnés de toutes les grandes compagnies de chemins de fer et soumis à l'approbation des Chambres (art. 3), ainsi que l'institution d'un comité exécutif chargé de statuer sur le bien ou le mal fondé des punitions infligées par les Chefs de service et contestées par les agents (art. 4) : ce comité devant comprendre un mandataire des agents commissionnés (art. 5) élu pour trois ans au scrutin de liste (art. 7).

Disposition des plus libérales, surtout pour l'époque, et que M. de Janzé justifiait par les considérations suivantes :

« Pour faire disparaître les dangers que créent et la faculté de renvoi arbitraire et la liberté laissée aux agents de quitter le service à tout moment, il faut

décider qu'une indemnité sera due à l'agent révoqué sans motifs légitimes appréciables par le juge et à la compagnie, dont un agent quittera le service du jour au lendemain » et « pour obtenir des agents un bon service, il faut que ceux-ci aient cette conviction que toute punition réglementaire, qui leur est infligée, est juste et méritée. »

Ces deux propositions, ayant été prises en considération par la Chambre, furent renvoyées à l'examen d'une commission spéciale, qui s'inspira de ces deux textes pour rédiger la proposition de loi suivante :

D'une part, le contrat de louage de services, liant les Compagnies et leurs agents, ne pouvait être rompu que du consentement mutuel des parties ou par l'autorité d'arbitres spéciaux pour des motifs légitimes, et un droit à indemnité était ouvert à la partie victime d'une rupture injustifiée (art. 2 et 3).

D'autre part, les causes pouvant déterminer la révocation et la descente de classe devaient être déterminées par un règlement d'Administration Publique (1) (Rapport Margue. *J. O.* 1880. Ch. des Dép. Annexe n° 3079).

Ce projet rencontra à la Chambre de nombreux adversaires, tous hostiles à une législation spéciale aux agents des chemins de fer. L'iniquité dont ces

(1) Sur la descente de classe : il importait d'empêcher que la descente de classe, si elle était prononcée arbitrairement, ne fut un moyen détourné de forcer un agent à la démission. De même, dans un esprit de justice et de discipline, la révocation devait être soumise à des règles précises et égales pour tous.

derniers sont victimes, disait en particulier M. Trarieux, auteur d'un contre-projet, se rencontre aussi dans les rapports d'autres sociétés commerciales avec leurs employés. Pourquoi faire une faveur aux agents des voies ferrées? C'est le contrat de louage qu'il faut modifier, en étendant et en généralisant la réforme. Et M. Trarieux proposait d'ajouter à l'article 1780 du Code civil la disposition suivante :

« Lorsque le contrat de louage n'aura pas été formé pour un temps ou pour une entreprise déterminés, les parties pourront se dégager de leurs obligations en se donnant congé suivant les usages établis, et, s'il n'existe pas d'usages, en observant un délai au moins égal à la durée d'un terme de paiement des salaires stipulés, sans que ce délai puisse être de moins de trois mois. En ce cas, la partie qui aura repris sa liberté sans motif légitime, devra rendre compte à l'autre de tout ce qu'elle aura pu recevoir d'elle en sus d'une plus longue exécution du contrat, sans qu'il puisse être opposé de stipulation contraire (1). »

Ce contre-projet fut repoussé par la Chambre à

(1) Dans la seconde partie de ce contre-projet, M. Trarieux visait les retenues effectuées sur les traitements ou salaires des employés ou ouvriers en vue de la constitution d'une retraite ; le but de cette disposition était d'empêcher que le patron pût s'approprier le montant de ces retenues au cas de mort d'un employé. En ce qui concerne les agents des chemins de fer, aux termes de l'article 12 de la Caisse des Retraites de la Compagnie P.-L.-M. par exemple les employés n'avaient aucun droit à la restitution des cotisations versées par eux. Cette situation plutôt

égalité de voix (198 c/ 198) dans sa séance du 26 février 1881 ; mais à la séance suivante (3 mars 1881), le même sort fut réservé au projet de la commission, repoussé lui aussi par 228 voix contre 210 malgré une vigoureuse intervention de M. Waldeck-Rousseau en sa faveur : Intervention des plus remarquées, où l'on voit critiquer pour la première fois au Parlement la jurisprudence de la Cour de cassation, qui excluait du droit commun les agents des chemins de fer. En effet, après avoir montré qu'il s'était formé deux jurisprudences, M. Waldeck-Rousseau déclarait : « Ainsi deux jurisprudences — et c'est la raison d'être de la proposition de loi actuelle — l'une à l'usage des industries privées, l'autre à l'usage des compagnies de chemins de fer ; l'une profondément humaine et juste, proclamant qu'un industriel ne peut congédier brusquement un employé, qu'il faut avoir pour cela des motifs sérieux à invoquer et que, même quand on en a, il y a des tempéraments à observer ; l'autre, injuste, brutale, disant que les compagnies n'ont aucun compte à rendre à personne, qu'elles peuvent être, si cela leur

scandaleuse n'a heureusement que peu duré ; en effet, les Compagnies de chemins de fer ne tardèrent pas à modifier les statuts de leur Caisse des Retraites en y apportant de très notables améliorations. Les nouveaux statuts de la Caisse des Retraites de la Compagnie de l'Est par exemple prévoyaient en 1888 :

« Ont droit au remboursement du montant des cotisations personnelles, augmenté des intérêts cumulés annuellement au taux bonifié par la Caisse d'Epargne de Paris à ses déposants :
1) Les employés démissionnaires, révoqués ou congédiés pour une cause quelconque. » (Art. 19.)

plaît, impitoyables, qu'elles peuvent dans un délai de vingt-quatre heures, du jour au jour et d'heure à heure, se séparer d'employés qui comptent vingt ans et plus de services... ce qu'on demande : c'est de faire une loi non de faveur, non d'exception, mais une loi de réparation et une loi d'égalité... »

Dans l'esprit de ses auteurs, la proposition qui venait d'être repoussée par la Chambre avait donc pour but non de donner une situation privilégiée aux agents des chemins de fer, mais bien au contraire de leur donner une situation normale, qui soit en accord avec les conditions pénibles dans lesquelles ils sont obligés de travailler.

Cependant, les adversaires d'une législation spéciale en faveur des agents des chemins de fer ne pouvaient admettre ce point de vue et justifiaient leur attitude par les arguments suivants, développés lors des débats parlementaires qui eurent lieu à la Chambre.

On ne peut pas, disaient-ils, intervenir par voie législative en faveur des agents des chemins de fer pour assurer à ces derniers des garanties spéciales et une situation privilégiée sans porter atteinte à des contrats existants et sans, de plus, compromettre la sécurité des transports et la sécurité de l'exploitation. L'Etat est, en effet, lié aux Compagnies par des conventions et se trouve dans l'obligation de les respecter sous peine de renier sa signature ; or, le droit d'intervention que possède l'Etat sur les Compagnies est strictement délimité : il se borne au

contrôle et à la surveillance des actes des Compagnies (et ceci en vue de veiller à la sécurité publique des transports) mais ne peut s'étendre à tous les rapports qui existent entre les agents des chemins de fer et les Compagnies (1).

De plus, si le législateur réglemente le droit que possèdent les Compagnies de révoquer leurs agents, comment, dans ces conditions, ne pas compromettre la sécurité des transports, ni non plus leur bon fonctionnement? En effet, jugulées par de telles mesures, les Compagnies ne pourront plus éliminer librement les agents mauvais ou médiocres, dont le maintien risque d'aggraver leur responsabilité, pour autant

(1). Pour les partisans d'une loi spéciale en faveur des agents des chemins de fer, le droit d'intervention de l'Etat était au contraire beaucoup plus étendu. Chargé de veiller à la sécurité des transports, l'Etat devait, de ce fait, surveiller ceux qui avaient reçu mission d'en assurer le service (c'est-à-dire les agents des chemins de fer), les protéger si c'était nécessaire, et se trouvait ainsi appelé à intervenir dans les rapports entre les compagnies de chemins de fer et leurs agents.

Parmi les nombreuses critiques adressées aux propositions de loi dont avait été saisie la Chambre, il y a lieu de retenir la critique suivante de M. Bellaigue, ancien Président de l'Ordre des Avocats au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation : « Ces projets de loi, déclarait M. Bellaigue, constituent une véritable mesure d'oppression et d'exception : mesure d'oppression, car la substitution de la volonté de l'Etat ou du législateur à celle des contractants, c'est l'oppression dans l'ordre économique — mesure d'exception, car seules les compagnies de chemins de fer et leurs agents subiront ce régime parmi l'innombrable multitude des patrons et ouvriers, entrepreneurs et employés, administrations publiques ou privées et leurs agents, dont les rapports sont réglés par le contrat de louage de services. »

que cette responsabilité puisse exister, car le mot « responsabilité » n'étant pas autre chose que le synonyme du mot « liberté », peut-on être déclaré responsable quand on n'est pas libre?

En un mot, si des modifications s'imposent par suite de l'évolution des conditions économiques, provoquant elles-mêmes un changement dans les conditions du travail, il y a lieu de procéder à une réforme d'ordre général en faveur de tous les travailleurs et non de créer une législation d'exception en faveur des agents des chemins de fer.

Ces arguments sont peut-être justes dans leur ensemble, mais on ne peut cependant s'empêcher de faire la remarque suivante : les adversaires d'une législation spéciale aux agents des chemins de fer semblent ignorer complètement la nature tout à fait spéciale que présente l'industrie des transports, qui ne peut être assimilée à une industrie ordinaire, ainsi que les conditions de travail et le régime disciplinaire exceptionnels auxquels sont soumis les travailleurs de cette industrie.

Malgré le vote du 3 mars 1881, les cheminots comptaient à la Chambre de nombreux partisans et dès l'année suivante nous voyons apparaître deux nouvelles propositions de lois.

L'une de MM. Raynal, Waldeck-Rousseau et plusieurs de leurs collègues, aux termes de laquelle les agents commissionnés des chemins de fer ne pouvaient être révoqués sans motifs légitimes que

moyennant la réparation du préjudice causé (art. 1). (*J. O.* 1882. Ch. des Dép. Annexe n° 380.)

L'autre de MM. Delattre et de Janzé, qui ouvrait un droit à indemnité : d'une part aux agents congédiés sans motifs légitimes, d'autre part à la Compagnie contre l'agent qui quitte son service sans motifs légitimes ou sans avoir respecté un préavis de quinze jours (art. 1); l'article 2 obligeait les Compagnies à rembourser les sommes qu'elles avaient prélevées à titre de retenues de retraite sur le salaire des agents commissionnés ; enfin, en ce qui concerne le régime disciplinaire, l'article 5 prévoyait qu'un règlement d'Administration Publique devait déterminer les pénalités applicables aux agents (*J. O.* 1882. Ch. des Dép. Annexe n° 330).

La commission, chargée de l'examen de ces deux projets, décida de les adopter après les avoir légèrement remaniés. Saisie des conclusions de sa commission, la Chambre des Députés les adopta en partie et finit par voter après deux délibérations (26 et 27 juin 1882-9 et 22 décembre 1882) le projet de loi suivant :

« Les conventions liant les Compagnies et leurs agents commissionnés ne peuvent être résiliées sans motif légitime par la volonté de l'une des parties contractantes, que moyennant la réparation du préjudice causé à l'autre partie. Toute stipulation contraire étant nulle de plein droit » (art. 1).

« Seront assimilés aux agents commissionnés tous employés ou ouvriers des chemins de fer qui parti-

cipent aux Caisses de retraite ou de secours. » (Ce paragraphe additionnel est dû à un amendement présenté par M. Steeg).

« Un règlement d'Administration Publique déterminera les emplois confiés aux agents commissionnés ou à des agents qui devront être commissionnés au bout d'un an de stage, ainsi que les causes pouvant entraîner la révocation ou la descente de classe » (art. 2) (1).

Le projet de loi spécial aux employés de chemins de fer que venait de voter la Chambre, fut soumis au Sénat. D'accord avec sa commission, la Haute Assemblée prit le parti de s'arrêter à un texte général, s'appliquant à tous les employés et ouvriers et non aux seuls agents des Compagnies de chemins de fer ; en effet, suivant M. Cuvinot, rapporteur de la Commission du Sénat, « si l'article 1780 du Code civil, dans sa brièveté, ne répond pas suffisamment aux conditions du travail industriel de l'époque et doit être complété, il doit l'être au profit de tous et non pour une catégorie de citoyens. » (*J. O.* 1885-87. Sénat. Annexe n° 240). Au cours des débats qui eurent lieu au Sénat, nous voyons développer contre une législation spéciale aux agents des chemins de fer tous les arguments

(1) Ce projet, comme d'ailleurs les projets précédents et les projets suivants, comportait des dispositions relatives au jugement des contestations entre les Compagnies de chemins de fer et leurs agents : création d'une juridiction spéciale, institution d'une procédure rapide et expéditive... Nous avons délibérément écarté l'examen de ces dispositions, que nous nous proposons d'examiner dans un chapitre ultérieur (titre II, chap. I, § 1).

qui avaient été présentés six ans plus tôt à la Chambre.

Après des débats longs et parfois confus, le Sénat finit par adopter le 13 mars 1888 le projet suivant :

Article unique : « L'article 1780 du Code civil est complété par les dispositions suivantes : Article 1 : Le louage de services fait sans détermination de durée peut toujours cesser par la volonté de l'une des parties contractantes. »

« Néanmoins, la résiliation du contrat par la volonté d'un seul des contractants peut donner lieu à des dommages-intérêts. »

« Pour la fixation de l'indemnité à allouer, le cas échéant, il est tenu compte des usages, de la nature des services engagés et des conventions légalement formées entre les parties. »

L'article 2 est relatif à la procédure (voir *suprà*).



Le texte voté par le Sénat « ne répondait pas aux préoccupations qui avaient inspiré à la Chambre les propositions primitives. Il modifiait l'article 1780 du Code civil, mais n'améliorait guère la situation des employés de chemins de fer. En voulant faire une loi générale, une réforme de droit commun, le Sénat avait perdu de vue la situation spéciale des agents des compagnies et avait forcément négligé leurs intérêts particuliers. » (Rapport Poincaré. *J. O. Ch. des Dép.* 1888-89. Annexe n° 3472).

Tout en décidant de maintenir « les modifications heureuses au droit commun, dont pourraient bénéficier les employés, les ouvriers et les salariés de tous genres », la Commission de la Chambre, chargée de l'examen du projet adopté par le Sénat, reprit les dispositions spéciales aux agents des chemins de fer précédemment adoptées par la Chambre : ces dispositions spéciales devant correspondre à la situation spéciale dans laquelle se trouvent placés les agents des grands réseaux.

« Ces agents, disait en effet M. Poincaré, sont loin d'être vis-à-vis des Compagnies au moment du contrat sur un pied d'égalité et de pouvoir librement défendre les conditions qu'il leur plaît de dicter » (1) ;

(1) Toute personne qui désirait entrer au service d'une Compagnie de chemins de fer devait signer l'engagement suivant, condition *sine qua non* de l'obtention d'un emploi : « Je déclare me soumettre à toutes les dispositions des règlements intervenus et à intervenir dans les services de la Compagnie, et à accepter, notamment, les suspensions de traitement, retenues et mises en charge, qui pourraient m'être appliquées à raison de mes fonctions, ainsi que les prélèvements que m'imposera ma participation à la Caisse Nationale. »

On ne peut considérer que, lors de la signature d'un tel engagement, il y ait égalité entre les deux parties contractantes : d'une part la Compagnie et d'autre part l'agent, et qu'un tel engagement soit librement contracté, lorsqu'il y a de la part de l'une des parties (l'agent) abdication claire, formelle et absolue de tous ses droits, et de la part de l'autre partie (la Compagnie) exonération complète en cas de recours en justice.

Comment ne pas qualifier de léonins de tels contrats? Ce n'est, d'ailleurs, pas sans raison que M. Margue, dans son rapport présenté à la Chambre en décembre 1880, avait qualifié de tels engagements d'engagements « sans nom dans la langue du droit ».

il faut donc empêcher que dans de pareils contrats « la partie qui est par la force même des choses la plus puissante, n'abuse de sa supériorité, ne s'arroe le droit de garder ou de congédier à son gré l'autre partie et ne lui impose malgré elle des conditions trop rigoureuses » ; le législateur doit donc intervenir sur ce point.

De plus, ce droit d'intervention de l'Etat qui a été tellement critiqué, le législateur ne se l'arroe pas, car il se trouve inscrit dans les textes : Ordonnance du 15 novembre 1846 (art. 60), décret-loi du 27 mars 1852.

Enfin, comment est-il possible d'assimiler à des sociétés commerciales et industrielles indépendantes des sociétés qui sont soumises au contrôle et à la surveillance de l'Etat, des sociétés qui du point de vue commercial jouissent d'un monopole (monopole des transports) et qui du point de vue financier bénéficient de l'appui de l'Etat (garantie d'intérêts)?

Dans ces conditions, le texte de la Commission de la Chambre, qui fut adopté sans discussion par cette assemblée le 11 avril 1889, comprenait, outre l'article 1 du projet du Sénat, cinq articles complémentaires réglementant spécialement les rapports des Compagnies de chemins de fer avec leurs agents. Ces articles fixaient, d'une part, les emplois qui pouvaient être conférés à des agents commissionnés, ainsi que les causes qui pouvaient déterminer leur révocation et leur descente de classe (art. 4, § 2) et statuaient, d'autre part, sur leurs droits à la retraite

et sur l'administration de la Caisse des Retraites par les employés.

Saisi de ce nouveau projet, le Sénat persista dans sa résolution de maintenir à la loi un caractère général et de droit commun, et supprima les articles dus à l'initiative de la Chambre.

« L'organisation des services (des transports) au point de vue industriel et commercial est laissé à la libre décision des Compagnies concessionnaires, disait M. Cuvinot, et l'Etat outrepasserait ses droits s'il voulait user d'un pouvoir que les cahiers des charges ne lui ont pas réservé. » (Rapport Cuvinot. *J. O.* 1889-90. Sénat. Annexe n° 1130.)

Contre une législation spéciale aux agents des chemins de fer nous voyons réapparaître les mêmes arguments que ceux qui avaient été développés dans les débats précédents tant à la Chambre qu'au Sénat.

Malgré les interventions de M. Yves Guyot, Ministre des Travaux Publics, et de M. Tolain en faveur des employés de chemins de fer, le Sénat adopta le point de vue de sa commission et vota un texte de loi ayant un caractère général et complétant l'article 1780 du Code civil : texte qui, après un vote conforme de la Chambre, devint la loi du 27 décembre 1890 (1).

(1) Loi du 27 décembre 1890. Art. 1 : « L'article 1780 du Code civil est complété comme il suit :

« Le louage de services, fait sans détermination de durée, peut toujours cesser par la volonté d'une des parties contractantes.

« Néanmoins la résiliation du contrat par la volonté d'un

Ayant hâte de voir se terminer des débats ouverts depuis près de vingt ans, la Chambre s'était ralliée au texte adopté par le Sénat, tout en se réservant le droit de présenter par la suite de nouveaux textes spéciaux en faveur des employés de chemins de fer.

Par son opiniâtreté, le Sénat a donc réussi à imposer son point de vue à la Chambre, il a su écarter les dangers que représentait pour lui l'institution d'un régime spécial aux agents des chemins de fer. Lors des débats parlementaires, la Haute Assemblée semble avoir été plus préoccupée de garantir les intérêts matériels des grandes Compagnies que d'assurer aux cheminots des conditions de travail, qui soient tout au moins humaines.

Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que, parti de l'idée de proposer une loi dans l'intérêt des

seul des contractants peut donner lieu à des dommages-intérêts. Pour la fixation de l'indemnité à allouer, le cas échéant, il est tenu compte des usages, de la nature des services engagés, du temps écoulé, des retenues opérées et des versements effectués en vue d'une pension de retraite, et, en général, de toutes les circonstances qui peuvent justifier l'existence et déterminer l'étendue du préjudice causé.

« Les parties ne peuvent renoncer à l'avance au droit éventuel de demander des dommages-intérêts en vertu des dispositions ci-dessus.

« Les contestations, auxquelles pourra donner lieu l'application des paragraphes précédents, lorsqu'elles seront portées devant les tribunaux civils et devant les Cours d'appel, seront instruites comme affaires sommaires et jugées d'urgence. »

Art. 2. « Dans le délai d'une année, les Compagnies et Administrations des chemins de fer devront soumettre à l'homologation ministérielle les statuts et règlements de leurs caisses de retraites et de secours. »

agents commissionnés des chemins de fer, on ait abouti à une loi d'ordre général, d'ordre public, qui ne crée rien et ne fait que confirmer une jurisprudence existant déjà depuis plusieurs années.

Seul, l'article 2 vise les employés des chemins de fer ; il soumet, en effet, à l'homologation ministérielle les statuts et règlements des Caisses de retraites et de secours des Compagnies. De notables améliorations avaient été apportées sur ce point par les Compagnies, et le législateur a voulu consacrer ces progrès et en provoquer de nouveaux par l'approbation ministérielle.

La loi du 27 décembre 1890 est critiquable ; mais on ne peut cependant aller jusqu'à prétendre, comme certains l'ont fait, que cette loi n'a pas de raison d'être parce que, d'une part, elle n'apaise pas ceux qui se plaignent (employés des chemins de fer) et parce que, d'autre part, elle n'a pas à apaiser ceux qui ne se plaignent pas (ouvriers et employés protégés par la jurisprudence de la Cour de cassation). Il est seulement regrettable que les propositions de loi adoptées par la Chambre n'aient pu aboutir.

Pour notre part, nous ne saurions contester à l'Etat le droit d'intervenir par voie législative dans les rapports entre les Compagnies et leurs agents. L'Etat est peut-être lié aux Compagnies par un contrat de concession, mais ce contrat ne saurait empêcher la puissance publique de prendre, dans l'avenir, pour la sauvegarde des intérêts publics,

toutes les mesures dont la nécessité viendrait à être reconnue par elle ; or, parmi ces mesures, il convient de placer au premier plan l'amélioration de la condition matérielle et juridique des employés de chemins de fer.

De plus, toute concession, comme les concessions de transports, n'est pas seulement une entreprise privée, mais aussi un mode de gestion d'un service public. Or, que ne ferait-on pas pour assurer le bon fonctionnement d'un service public? (1).

(1) Risquant de nous écarter du cadre de notre étude, nous nous abstiendrons d'exposer les divers points de vue adoptés par la doctrine et par la jurisprudence. Notons, cependant, que la jurisprudence, faisant prévaloir l'idée du « service public », a tendu et tend de plus en plus à accroître les pouvoirs et, par suite, le droit de contrôle de l'autorité concédante, diminuant ainsi les droits du concessionnaire.

**§ III. — Modifications apportées à l'article 1780
du Code civil par la loi du 27 décembre 1890.**

Si les propositions de loi adoptées par la Chambre n'ont pu aboutir par suite de l'opposition du Sénat, les employés de chemins de fer vont cependant se trouver dans une situation légèrement améliorée ; en effet, la loi du 27 décembre 1890, si elle ne s'applique pas spécialement aux cheminots, a, il faut le reconnaître, le grand avantage de les faire rentrer dans le droit commun, des bénéfices duquel la jurisprudence les avait exclus ; car, si les rapports qui unissent les Compagnies de chemins de fer et leurs agents se trouvent toujours réglés par l'article 1780 du Code civil, ils se trouvent maintenant réglés par un article 1780 du Code civil modifié, complété par la loi du 27 décembre 1890 et qui est ainsi conçu :

« On ne peut engager ses services qu'à temps ou pour une entreprise déterminée. »

(Loi du 27 décembre 1890) : « Le louage de services, fait sans détermination de durée, peut toujours cesser par la volonté d'une des parties contractantes.

« Néanmoins, la résiliation du contrat par la volonté d'un seul des contractants peut donner lieu à des dommages-intérêts.

« Pour la fixation de l'indemnité à allouer, le cas

échéant, il est tenu compte des usages, de la nature des services engagés, du temps écoulé, des retenues opérées et des versements effectués en vue d'une pension de retraite, et, en général, de toutes les circonstances qui peuvent justifier l'existence et déterminer l'étendue du préjudice causé.

« Les parties ne peuvent renoncer à l'avance au droit éventuel de demander des dommages-intérêts en vertu des dispositions ci-dessus.

« Les contestations, auxquelles pourra donner lieu l'application des paragraphes précédents, lorsqu'elles seront portées devant les tribunaux civils ou les Cours d'appel, seront instruites comme affaires sommaires et jugées d'urgence. »

★

★ . ★

Le législateur a donc prévu, d'une part, que le contrat de travail peut cesser à tout moment (d'où rejet du contrat perpétuel) mais que, d'autre part, la résiliation de ce contrat « peut donner lieu à des dommages-intérêts ». Le terme employé par le législateur est assez vague, et lors des débats qui précédèrent le vote de la loi du 27 décembre 1890, on s'est demandé, tant à la Chambre qu'au Sénat, quel était le sens qu'il fallait donner à ces mots : « peut donner lieu à des dommages-intérêts ? »

Au Sénat, M. Léon Renault a donné l'explication suivante : « Il y aura lieu à des dommages-intérêts, si

la rupture du contrat voulue par l'une seule des parties contractantes, n'est pas appuyée de motifs légitimes », mais « qui est-ce qui sera l'appréciateur des motifs légitimes? Ce sera la justice du pays, la justice du pays qui ne doit pas connaître et qui ne connaît pas de classes de citoyens, qui ne doit examiner que des contrats, et qui ne doit être saisie que des raisons qui ont déterminé leur rupture... » (1).

D'après M. Bernard : « ... il y aura lieu à des dommages-intérêts, lorsque la résiliation du contrat sera intempestive, lorsqu'elle interviendra brutalement, sans motifs sérieux, sans cause légitime, par le caprice et l'arbitraire. » (2).

« ... Il faut donc absolument qu'il soit établi par la partie plaignante qu'il y a eu abus : ce n'est que dans le cas net et précis, où il y aurait abus jugé par le tribunal, qu'il pourrait y avoir lieu à des dommages-intérêts » déclarait M. Loreau à la Chambre (3).

Les interprètes de la loi ne sont donc pas d'accord. Pour les uns, en effet, (MM. Renault et Bernard) c'est le patron qui doit faire la preuve d'un juste motif de renvoi, alors que pour les autres (M. Loreau, c'était aussi l'opinion de M. Poincaré) c'est au contraire l'employé congédié qui doit établir qu'il a été l'objet d'un renvoi injustifié et qu'il y a eu rupture abusive du contrat de louage de services.

(1) Séance du 25 novembre 1890. Doc. Parl. Sénat 1890.

(2) Séance du 27 novembre 1890. *Ibid.*

(3) Séance du 22 décembre 1890. Doc. Parl. Ch. des Députés, 1890.

Après avoir hésité quelque peu, la Cour de cassation fit prévaloir cette seconde interprétation dans trois arrêts rendus le même jour par la Chambre civile. Cass. Civ. 20 mars 1895 (D. P. 1895-1-249. S. 1895-1-313) (1).

D'où il résulte que, si le contrat de louage de services fait sans détermination de durée peut toujours cesser par la volonté de l'un des contractants, la rupture de ce contrat par l'un d'eux peut par contre donner lieu à des dommages-intérêts, mais à la condition que cette rupture constitue de la part de celui qui a rompu le contrat, un abus du droit de résiliation (2), et dans ce cas, alors, il appartiendra

(1) La Chambre des Requêtes était très hésitante et avait tendance à laisser les juges du fait de rechercher le motif légitime du renvoi. Cass. Req., 21 novembre 1893 (D. P. 1894-1-237. S. 1895-1-166), mais elle finit par se rallier à l'opinion de la Chambre civile le 28 juillet 1897 (D. P. 1898-1-16. S. 1899-1-33).

(2) « Considérant que la résiliation de ce contrat (contrat de louage de services à durée indéterminée) n'est pas, par elle-même, génératrice d'une dette de dommages-intérêts à la charge de celui de qui elle émane, mais que l'exercice du droit de congédiement donne ouverture à une action en indemnité dans le seul cas, où il dégénère, par abus, en véritable délit civil ». Cour de Paris 1^{re} Ch., 22 décembre 1927. Geronimi c/Cie P.-L.-M. (*Gaz. des Trib.* 1928-1-270). En effet « à côté de l'usage normal d'un droit, qui n'est pas susceptible d'engager la responsabilité de celui qui l'exerce, se présente l'abus, et l'abus est, en cette matière, d'autant plus à redouter que les intérêts sont en opposition, que les froissements se multiplient par les perpétuels contacts, et que, d'un côté comme de l'autre, on n'apporte pas à les faire disparaître tout l'esprit de conciliation que réclamerait une saine conception des besoins du capital et du travail et du mutuel concours qu'ils devraient se prêter pour arriver à la solution équitable des problèmes écono-

aux juges du fond de constater souverainement les circonstances qu'ils considèrent comme constituant une faute de la part de l'auteur de la rupture, leur appréciation étant soumise à cet égard au contrôle de la Cour de cassation (1).

La tâche qui incombe aux tribunaux est des plus délicates, car il n'est pas toujours facile de

miques et sociaux, si complexes, qui s'imposent à la société moderne. Le droit de résiliation peut donc prêter à de nombreux abus d'un côté comme de l'autre. » (Cf. Cass. civ., 18 décembre 1907 S. 1908-1-241 et la note).

(1) Les tribunaux sont tenus de préciser les circonstances d'où ils font résulter l'abus du droit ; il faut, en effet, permettre à la Cour de cassation d'exercer son contrôle, étant entendu que ce contrôle ne porte pas sur l'existence ou l'inexistence des faits, dont la constatation est laissée à l'appréciation souveraine des juges du fond, mais sur les conséquences qu'ils en ont déduites au point de vue des éléments constitutifs de la faute. Cass. civ., 18 décembre 1907 précité. Cass. civ., 8 février 1934 (*Gaz. des Trib.* 1934, 1^{re} sem.-1-73). Cass. civ., 20 mars 1895 (D. P. 1895-1-249). Sur le pouvoir d'appréciation des juges : il y a lieu de remarquer que, si les juges ont un pouvoir souverain pour apprécier s'il y a eu ou non abus du droit de résiliation, il ne saurait leur appartenir de déterminer le genre d'emploi auquel peut être appelé l'employé qui ne peut plus accomplir les fonctions qu'il remplissait autrefois. En effet, les Compagnies de chemins de fer, seules responsables de leurs services, sont libres de choisir leurs employés et de les utiliser suivant leurs aptitudes. Cass. civ. 19 juin 1911. Ch. de fer de l'Etat c/Saubestre (D. P. 1912-1-243). Cass. civ. 13 février 1928. Cie du P.-O. c/Ferrière (D. H., 1928-1-200). « Attendu que lorsqu'un employé de chemins de fer ne peut plus continuer à remplir le service spécial auquel il est attaché, il ne saurait appartenir aux juges du fond de déterminer à quel autre genre d'emploi il peut être affecté ; qu'une Compagnie de chemins de fer seule responsable de l'organisation de ses services, est libre de choisir ses employés et de les utiliser suivant leurs aptitudes... » (Cass. civ., 13 février 1928, précité).

déterminer la limite qui doit exister entre, d'une part, l'exercice légitime d'un droit et, d'autre part, l'abus. Quand cette limite sera-t-elle dépassée? Dans quels cas peut-on exercer une action en dommages-intérêts?

Pour répondre à ces questions, nous ne saurions mieux faire que de nous servir des données que nous fournit la jurisprudence.

Les différentes causes, susceptibles de provoquer la rupture du contrat de louage de services qui lie les Compagnies de chemins de fer et leurs agents, peuvent se ranger sous les deux rubriques suivantes :

I. Inaptitude physique de l'agent mis à la retraite ou congédié.

II. Faute commise par l'agent congédié.

★

★ ★

I. Inaptitude physique de l'agent mis à la retraite ou congédié.

Les Compagnies de chemins de fer, responsables du bon fonctionnement du service public des transports, sont libres, de ce fait, de congédier leurs employés quand elles estiment qu'ils n'ont plus les aptitudes exigées par leurs fonctions. Cass. Civ. 18 juillet et 1^{er} août 1916. Ch. de fer du Midi c/Couronneau et c/Tambareau (D. P. 1916-1-286 et S. 1921-1-105), tel est le principe admis par la jurisprudence : peu importe, d'ailleurs, que l'inaptitude provienne d'un

accident du travail survenu durant l'accomplissement du service. Cf. Cass. Civ. 9 janvier 1928 Cie P.-L.-M. c/Facco (*Gaz. des Trib.* 1928-1-28). Cass. Civ. 13 février 1928 Cie du P.-O. c/Ferrière (D. H. 1928-200. *Gaz. du Pal.* 1928 1^{er} sem. 683. *Gaz. des Trib.* 1928-1-46) (1), mais à la condition, toutefois, que les Compagnies se conforment aux dispositions prévues par leurs règlements particuliers. Cass. Civ. 1^{er} août 1916 précité. Cass. Civ. 6 juillet 1921. Ch. de fer du Midi c/Tambareau (*Gaz. du Pal.* 1921. 2^e sem. 383).

Même, lorsqu'il n'y a qu'une diminution de la capacité de travail de l'employé, on ne peut faire grief au patron d'user de son droit de rompre le contrat. Cass. Civ. 28 janvier 1908. Legendre c/Walck (D. P. 1908-1-195. S. 1908-1-241).

Dans ces conditions, une Compagnie de chemins de fer peut donc révoquer sans indemnité de congédiement un employé qui, victime d'un accident du travail, refusait les nouveaux emplois qu'elle lui offrait en se prétendant incapable de les occuper. Cass. Req.

(1) « Attendu, dit l'arrêt, que le louage de services, fait sans détermination de durée, peut toujours cesser par la volonté de l'une des parties ; que sa rupture par l'un des contractants peut seulement donner lieu à des dommages-intérêts si elle constitue de la part de celui qui l'impose un abus de droit préjudiciable à celui qui la subit... qu'elle (la Cie de Ch. de fer) ne commet aucune faute en mettant d'office à la retraite un employé dont la capacité physique est diminuée, alors même que cette diminution proviendrait d'un accident survenu dans le service. »

9 mars 1921 (*Gaz. des Trib.* du 28 octobre 1921. D. P. 1921-1-198. *Gaz. du Pal.* 1921. 1^{er} sem. 604). Duffour c/Ch. de fer du Midi (1). De même on doit considérer comme légitime la révocation d'un employé qui, quoique mis en demeure à diverses reprises de reprendre son service, s'y est toujours refusé par une obstination calculée et persistante, alors que le service médical de la Compagnie a régulièrement constaté son rétablissement complet. Cour de Paris 27 juillet 1899. Ch. de fer du Midi c/Canton (D. P. 1900-2-94).

Par contre, un employé d'une Compagnie de chemins de fer peut à juste titre refuser d'occuper un poste inférieur et moins bien rétribué, alors qu'il n'était pas dans un état physique le mettant dans l'impossibilité de remplir ses anciennes fonctions ; en effet, ce refus ne peut pas

(1) Dans cet arrêt, il a été jugé par la Cour de cassation que, par son obstination à ne pas obtempérer aux ordres de la Compagnie, l'employé avait commis une faute justifiant le congédiement qu'il avait lui-même provoqué, étant en mesure de faire face à ses obligations de travail et n'ayant refusé de les remplir que par insubordination et dans l'espoir d'obtenir une situation plus avantageuse, alors, d'ailleurs, que l'incapacité partielle qui résultait de son accident de travail ne le rendait pas inapte à remplir les nouveaux emplois qui lui étaient proposés. En l'espèce, la Compagnie de chemins de fer du Midi avait congédié le mécanicien Duffour qui s'obstinait à ne pas obtempérer à ses ordres, alors qu'il ne justifiait d'aucune lésion susceptible d'amener une interruption du travail, qu'il refusait d'autres emplois qu'il se prétendait incapable d'occuper, et sollicitait cependant celui de mécanicien intérimaire qui n'exigeait pas un moindre effort.

être considéré comme un acte d'indiscipline, et le congédiement de cet employé constitue un abus du droit, qui rend la Compagnie passible de dommages-intérêts. Cass. Req. 18 décembre 1918. Ch. de fer de Dakar à Saint-Louis c/Pinelli (D. P. 1923-1-198).

Enfin, si le contrat de louage de services à durée indéterminée est révocable *ad nutum*, le patron n'en est pas moins tenu d'agir avec modération à l'égard de ses employés ; on doit ainsi considérer comme ayant commis une faute, le patron qui congédie un employé malade et qui ne veut pas attendre quelques jours le résultat de cette maladie. (Cass. Req. 20 juillet 1920. D. P. 1921-1-35) ou qui a pris pour seul motif de renvoi le fait que son employé était obligé de garder la chambre durant quinze jours (Cass. Civ. 22 déc. 1920. D. P. 1921-1-36).



II. Faute commise par l'agent congédié.

Les Compagnies de chemins de fer peuvent congédier librement, sans qu'elles soient tenues pour cela à des dommages-intérêts, leurs employés lorsqu'ils ont commis une faute civile inexcusable en violation flagrante des règlements. Cour de Montpellier, 23 janvier 1902. Ch. de fer du Midi c/Viguiier (D. P. 1904-

2-492) (1). Pour justifier le renvoi, il suffit que la faute commise par l'employé soit d'une gravité suffisante. Cass. Civ. 9 juillet 1901. Ch. de fer du Midi c/Canavy (D. P. 1902-1-128).

Tel est le cas d'un employé : qui a manqué à ses devoirs. Cass. Civ. 17 février 1903. Ch. de fer du Midi c/Veuve Rouan (D. P. 1904-1-407) ;

qui refuse de remplir l'emploi auquel il a été nommé, malgré les injonctions réitérées de la Compagnie. Cass. Civ. 13 janvier 1892. Ch. de fer du Midi c/Lavergne (D. P. 1892-1-157) ;

qui, exerçant les fonctions de chef de train, a porté sur son journal de marche des mentions fausses relativement à l'heure d'arrivée d'un train, et a fait sur ce journal des surcharges et des grattages, alors qu'ayant déjà encouru de nombreuses peines disciplinaires, il avait été averti qu'il serait révoqué à la première faute grave. Cour de Bastia 23 juillet 1903. Ch. de fer départementaux c/Giabiconi (D. P. 1904-2-40) ;

qui a été condamné en correctionnel pour vol, alors même que le jugement était déjà frappé d'appel et que la condamnation devait être ultérieurement infirmée par un arrêt d'acquiescement. Cass. Req. 23 juillet 1896. C. c/Ch. de fer de l'Ouest et Cass.

(1) Dans cet arrêt, la Cour de Montpellier fait remarquer avec justesse que, si les tribunaux se montrent sévères envers les Compagnies à raison des fautes commises par leurs agents, ils doivent,

Req. 8 juillet 1896. B. c/Ch. de fer de l'Ouest (D. P. 1897-1-401) ;

qui a été traduit devant le tribunal correctionnel, puis relaxé des fins de la poursuite exercée contre lui pour vol, mais sur qui continuent cependant à peser les plus graves soupçons. Cour de Montpellier 4 décembre 1926. Ch. de fer du Midi c/X. (D. H. 1927-202) ;

qui, auteur d'un accident qui lui est imputable, avait, antérieurement, commis plusieurs manquements ou négligences dans son service. Cour de Montpellier 8 novembre 1892. Fenayrou c/Ch. de fer d'intérêt local (D. P. 1894-2-303) ;

qui est convaincu, par la déclaration d'un agent supérieur, d'avoir commis une infraction matérielle grave au règlement. Cour de Riom 24 juillet 1890. Ch. de fer du P.-L.-M. c/Laval (D. P. 1891-2-236) ;

qui a plusieurs fois forcé le jeu d'appareils confiés à sa garde, par un procédé artificiel et arbitraire, susceptible de compromettre la circulation normale des trains et la sécurité des voyageurs. Cass. Req. 15 avril 1904. Gauthier c/Ch. de fer du P.-L.-M. (D. P. 1904-1-216).

Il faut, enfin, considérer la grève comme

comme corollaire nécessaire de cette sévérité, laisser aux Compagnies le moyen de réprimer les fautes de leur personnel, et que dans certains cas le renvoi d'un employé de chemins de fer ne constitue pas un droit pour les Compagnies mais un devoir.

une cause de rupture du contrat de travail ; mais, dans ce cas, le patron n'a pas besoin de congédier ses employés qui, du fait qu'ils se sont mis en grève, ont rompu leur contrat de travail (1).

(1) Si une courte absence, bien que non autorisée par le patron, peut ne pas être une cause de rupture du contrat de travail quand elle a un motif important (maladie ou événement de famille important), il en est autrement en cas de grève, quel que soit d'ailleurs le but poursuivi. C'est ainsi que le Tribunal civil de Marseille a jugé que l'employé qui se met en grève rompt le contrat de travail, et qu'il ne saurait y avoir lieu à congédiement avec préavis lorsqu'il se présente chez l'employeur pour être réintégré dans l'emploi qu'il a abandonné. Trib. Civ. de Marseille, 20 déc. 1929. (*Gaz. du Pal.* 1930. 1^{er} sem. 1-426. D. H. 1931. Somm. p. 17). Jugement, qui fut d'ailleurs confirmé par la Cour de cassation. Cass. Req. 29 octobre 1930 (*Gaz. du Pal.* 1930. 2^e sem. 848). Le Tribunal civil de Marseille n'a fait qu'admettre le point de vue adopté depuis longtemps par la jurisprudence, et suivant lequel la grève constitue au point de vue civil une rupture brusque du contrat de travail. Cf. Cass. Civ. 13 novembre 1906 (D. P. 1907-1-372). Cass. civ. 15 mai 1907 (D. P. 1907-1-369). Cass. civ., 1^{er} mai 1923. (D. P. 1923-1-66). Cass. civ., 29 décembre 1925 (D. P. 1927-1-86. S. 1926-1-67). Trib. civ. de Montpellier. 19 juillet 1926 (D. H. 1927-30). Solution, qui n'a pas été admise par certains auteurs pour lesquels la grève n'est qu'une suspension momentanée du travail (Planiol. *Traité élém. de droit civil*, tome II, n° 1896 bis). En effet, d'après M. Planiol, il y a lieu de distinguer dans la conduite des grévistes deux choses : 1° La suspension du travail. 2° La conclusion d'un nouveau contrat : de ces deux choses, la première servant à obtenir la seconde ; nous assistons par suite à une novation, qui s'opère par la substitution d'un nouveau contrat à l'ancien contrat. Cette novation, qui se réalise par la signature du nouveau contrat, ne peut avoir lieu que grâce à la suspension du travail. Pour justifier sa thèse, M. Planiol se reporte à la distinction toute naturelle entre l'existence d'un contrat et son exécution : son existence est un état de droit et son exécution est un fait qui peut manquer sans que la validité ni, à plus forte raison, l'existence du contrat soit compromise ; or, la grève est un refus d'exécution et, si les grévistes réussissent à conclure un nouveau contrat avec leur patron, l'ancien contrat,

Quant à l'abandon de poste, puni d'emprisonnement (art. 20 de la loi du 15 juillet 1845), il ne fait aucun doute que les employés qui se sont rendus

dont l'existence a été temporairement suspendue par la grève, cessera d'exister pour faire place au nouveau contrat qui vient d'être conclu, nous nous trouvons en face d'une simple novation. Ainsi, d'après M. Planiol « le contrat de louage de services ne peut cesser que par un congé en règle, valant résiliation et impliquant le départ de l'ouvrier, ou bien par une novation remplaçant l'ancien contrat par un nouveau ». Il est difficile de se rallier à cette solution ; car un ouvrier, qui s'engage à louer ses services à un patron et qui brusquement et volontairement s'arrête de travailler, manque à ses engagements ; or, le fait pour un ouvrier de ne pas tenir ses engagements ne peut être considéré, de sa part, que comme un refus d'exécuter le contrat qui le lie à son patron ; ce contrat se trouve donc, de ce fait et par sa faute, rompu et non suspendu : peu importe qu'il ait entendu se réserver la faculté de reprendre ultérieurement l'exécution du contrat qu'il vient de mettre à néant.

Certes il existe bien un cas où il y a suspension momentanée et non rupture du contrat de travail : tels sont les employés ou ouvriers appelés sous les drapeaux (loi du 28 juillet 1901. Loi du 22 novembre 1918). Mais dans ce cas, alors que le gréviste abandonne volontairement son travail, c'est au contraire contraint et forcé par des circonstances indépendantes de sa volonté que l'ouvrier réserviste (au cas de période obligatoire d'instruction militaire) ou mobilisé (au cas de guerre) quitte son patron ; dans ces conditions, il y aurait à la fois illogisme, manque de générosité et de patriotisme, de la part de l'employeur à refuser de rendre ses occupations à l'employé qui vient de satisfaire aux obligations militaires.

Enfin, si la grève n'entraîne pas la rupture du contrat de travail, si la grève ne fait pas disparaître le lien de subordination qui lie les employés de chemins de fer aux Compagnies, comment s'expliquer que les Compagnies de chemins de fer ne puissent plus être déclarées responsables des fautes commises par ceux de leurs agents qui se seraient mis en grève ? En ce sens : Cass. crim., 9 juillet 1921 (D. P. 1922-1-217).

On a même été jusqu'à soutenir que la grève, du fait qu'elle constitue l'exercice légitime d'un droit, ne peut pas provoquer la rupture du contrat de travail ; « le droit de grève, disait Jaurès,

coupables d'un tel délit, doivent être révoqués (1).

En un mot, le contrat de louage de services à durée indéterminée peut prendre valablement fin par la volonté unilatérale des parties, ce pouvoir que possède chacune des parties de rompre le contrat qui les lie n'étant pas subordonné à l'existence de

loin d'être la rupture du contrat, est l'exercice d'une des clauses implicites et essentielles du moderne contrat de travail » (*Humanité* du 16 mai 1904) : ce qui est absolument faux. En effet, il ne faut pas oublier que la loi du 25 mai 1864, qui consacre le droit de grève, est une loi de droit pénal et non de droit civil ; cette loi, qui n'a fait qu'abolir le délit de coalition prévu par les anciens articles 414 et 415 du Code pénal, ne peut avoir aucune conséquence sur les effets civils de l'engagement de l'ouvrier. Cf. Cass. Req. 18 mars 1902. (D. P. 1902-1-323 et S. 1903-1-468).

Sur la grève dans l'industrie des transports : Voir *suprà*.

(1) Cette question ayant suscité diverses controverses, il y a lieu de préciser ce que l'on entend exactement par « abandon de poste ». Constitue l'abandon de poste pendant la marche du convoi, le fait pour un mécanicien ou un garde-frein de cesser, en cours de marche, d'exécuter la mission qu'il avait la charge de remplir : la marche du convoi devant s'entendre de toute la durée du parcours que le convoi doit effectuer, que ledit convoi circule ou stationne, qu'il soit en pleine campagne ou en gare. Cass. crim., 18 décembre 1920 (D. P. 1921-1-156. S. 1922-1-46. *Gaz. des Trib.* 7 janvier 1921. *Gaz. du Pal.* 1921-1-180). La Cour de cassation s'était déjà prononcée dans le même sens dans un arrêt précédent. Cass. crim. 23 septembre 1920 (D. P. 1921-1-165. S. 1921-1-225. *Gaz. des Trib.* 2 janvier 1921. *Gaz. du Pal.* 1920-2-600). Il s'agissait en l'espèce du refus par un mécanicien, qui avait parcouru quarante mètres, d'obtempérer à l'ordre du chef de gare de continuer sa marche, en prétextant la déclaration de grève générale : « l'abandon de poste pendant la marche du convoi ne consiste pas seulement, dit l'arrêt, dans l'abandon matériel du convoi par le mécanicien ou le conducteur garde-frein... il résulte du fait par ces agents de cesser, en cours de marche, d'exécuter la mission qu'ils avaient la charge de remplir ». Cette décision a d'ailleurs été critiquée, car, dit-on, en l'espèce il n'y a pas eu abandon de poste, mais refus d'obéissance. Voir aussi l'arrêt rendu le 8 janvier 1920 par la Cour d'Aix, qui statuait comme Cour de renvoi (S. 1921-2-68).

motifs légitimes (1) ; mais la partie qui a dénoncé le contrat peut être tenue de verser une indemnité à l'autre partie dans le cas où elle aurait fait de son droit un usage abusif et préjudiciable et aurait ainsi commis une faute, dont la preuve est à la charge de la partie demanderesse (c'est-à-dire, à la charge de la partie qui prétend avoir subi un préjudice). Cass. Civ. 15 mars 1926 (D. P. 1927-1-39). Cass. Civ. 23 juillet 1931 (D. H. 1931. 557). Cass. Civ. 29 janvier 1931 (D. H. 1931. 163). Cass. Civ. 18 mars 1930 (D. H. 1930. 268. *Gaz. des Trib.* 1930. 2 sem. 1-329. *Gaz. du Pal.* 1930-1-852). Cass. Civ. 14 juin 1932 (D. H. 1932. 410). Cass. Civ. 28 décembre 1932 (D. H. 1933. 180). Cass. Civ. 10 mai 1933 (D. H. 1933. 378). Cass. Civ. 6 novembre 1933 (D. H. 1933. 587). Cass. Civ. 19 juillet 1928 (*Gaz. des Trib.* 1929. 1 sem.-1-3). Cass. Civ. 14 mai 1930 (*Gaz. du Pal.* 1930-2-505). En aucun cas, l'exercice de ce droit de rupture que possède chacun des contractants, ne saurait par lui-même constituer une faute et par suite donner lieu à une action en dommages-intérêts (2).

Dans ces conditions, les Compagnies de chemins

(1) Se reporter aux déclarations précitées de MM. Renault et Bernard.

(2) Il a été cependant jugé par la Cour de cassation que le renvoi d'un employé, lié par un contrat de louage de services à durée indéterminée, pouvait donner lieu à une allocation de dommages-intérêts, bien que le renvoi soit justifié par les fautes de cet employé. En l'espèce, la légitimité du renvoi n'était pas discutée, on discutait seulement sur les formes et les circonstances qui l'avaient accompagné, faisant en plus état des longs et bons services de

de fer restent seules juges de la question de savoir si les services que leur rendent leurs agents sont ou non satisfaisants, et demeurent par suite libres de les congédier, sous réserve cependant du droit d'appréciation du juge, qui, saisi d'une demande en paiement d'une indemnité de congédiement, recherchera s'il n'y a pas eu faute de leur part.

Laissant de côté les cas d'espèce que nous venons d'examiner, nous pouvons dire d'une façon générale qu'il y a faute pouvant donner lieu à une action en dommages-intérêts : lorsque des usages constants ont été méconnus — lorsque, à défaut d'usages, les parties auront convenu expressément ou implicitement de ne pouvoir se dégager qu'en observant certaines conditions (*Cf.* Règlements des Compagnies) — lorsque l'on relèvera chez le contractant, qui arrête le cours de la convention, une intention de nuire à son co-contractant (1).

★

★ ★

Dans le troisième alinéa de l'article 1^{er} de

l'employé congédié. Cass. Req. 22 juillet 1925 (D. P. 1926-1-125). Cass. Req. 2 mai 1924 (D. H. 1924-370). La Cour de cassation n'a heureusement pas persisté dans cette voie. En effet, lorsqu'un patron, invoquant l'article 1780 du Code civil, renvoie l'un de ses employés : ou bien ce renvoi constitue un abus du droit de résiliation et l'employé congédié a droit, dans ce cas, à une indemnité, ou bien ce renvoi est tout à fait légitime et les tribunaux ne peuvent alors accorder à l'employé congédié des dommages-intérêts.

(1) Cass. civ. 20 mars 1895 (D. P. 1895-1-251) et les conclusions de M. l'Avocat général Rau. Il y a lieu de remarquer que,

la loi du 27 décembre 1890, le législateur énumère les différents éléments que les juges devront prendre en considération dans le cas où, le droit à une indemnité ayant été reconnu à la partie demanderesse, il y aurait lieu de fixer ladite indemnité. C'est ainsi que nous trouvons comme éléments retenus par le législateur :

1^o Les usages. En ce qui concerne les chemins de fer, il n'y a pas d'usage, car nous nous trouvons en face de faits nouveaux, qui ont donné lieu à des discussions nouvelles également.

2^o La nature des services engagés. « Il est très juste, disait M. Poincaré, que l'indemnité varie suivant la difficulté du travail, la valeur de l'employé, le genre d'industrie, d'art ou de commerce » (1). L'indemnité doit donc être en proportion de la situation hiérarchique que l'employé occupe, de la valeur de son travail, du montant de son salaire. Cour de Paris, 14 mai 1912 (*Gazette des Trib.* 1912. 2^e sem. 2-28).

3^o Le temps écoulé. C'est le seul point qui avait

si la loi du 27 décembre 1890 n'a pas modifié la jurisprudence antérieure (sauf en ce qui concerne les employés de chemins de fer), elle l'a du moins encouragée dans sa tendance à allouer des dommages-intérêts pour abus du droit de rupture. « La loi nouvelle, disait M. l'Avocat général Rau, a entendu que les tribunaux se montreraient plus larges dans l'appréciation des faits à considérer comme consécutifs de faute. » Cass. civ. 20 mars 1895 précité. On assiste donc à un développement de la notion jurisprudentielle d'abus du droit de rupture.

(1) Rapport Poincaré du 29 décembre 1888.

été omis dans le texte de la commission du Sénat et qui a été introduit dans l'énumération par la commission de la Chambre de 1888. Cet élément d'appréciation présente une grande importance ; en effet, « un employé qui est resté longtemps au service de quelqu'un, qui a consacré plusieurs années de sa vie à un établissement industriel, agricole, commercial, a plus de droits s'il est congédié, à la bienveillance de la justice, qu'un employé nouveau, qui n'avait pas encore l'espoir d'avoir acquis une situation définitive. » *Ibid.* (1).

4^o Les retenues opérées et les versements effectués en vue d'une pension de retraite. Cette disposition est des plus importantes, car elle va permettre aux employés, qui auraient été l'objet d'un congédiement abusif, de ne pas perdre tous leurs droits à la retraite. Lors des débats parlementaires qui précédèrent le vote de la loi du 27 décembre 1890, on s'est demandé à diverses reprises, tant au Sénat qu'à la Chambre, s'il fallait inclure dans le calcul de l'indemnité non seulement les retenues effectuées sur les salaires ou traitements des ouvriers ou employés mais aussi les versements faits à titre de complément par les Compagnies de chemins de fer, versements

(1) La loi du 19 juillet 1928, qui a modifié l'article 23 du Livre I du Code du Travail (ancien article 1780 du Code civil) a substitué à la mention « temps écoulé » la mention suivante : « ancienneté des services combinée avec l'âge de l'ouvrier ou de l'employé ».

qui, d'ailleurs, variaient suivant chaque Compagnie (1). Si l'on adopte le point de vue exposé par M. Poincaré dans son rapport à la Chambre (29 décembre 1888), on ne doit pas tenir compte des versements effectués à titre gracieux par les Compagnies ; seules doivent être envisagées les retenues opérées sur les traitements ou salaires des employés ou ouvriers. Il faut en effet, disait M. Poincaré, proportionner l'indemnité aux sacrifices que l'employé aura faits avant le jour de son renvoi dans l'espoir de toucher plus tard une pension de retraite ; M. Poincaré ne fait donc nullement allusion aux sacrifices que consentent de leur côté les Compagnies.

De son côté, M. Cuvinot, rapporteur de la loi de 1890 au Sénat, a soutenu le point de vue contraire. « Votre Commission, disait-il, avait admis qu'il convenait de comprendre dans la même formule les retenues opérées et les versements effectués par le patron en vue d'une pension de retraite. Elle estime encore aujourd'hui que ces versements, prévus par la convention, constituent l'un des éléments essentiels de la demande en dommages-intérêts. » (Rapport Cuvinot 1890).

Il ne fait aucun doute que l'on doit tenir compte non seulement des retenues faites aux agents, mais

(1) En 1890, les versements effectués par les Compagnies étaient les suivants : P.-L.-M., 6 0/0 ; Est, 8 0/0 ; Ouest, 5 0/0 ; Midi, 6,30 0/0 ; Nord, 9 0/0 ; Etat, 5 0/0 des traitements ou salaires des employés ou ouvriers.

aussi des versements patronaux ; d'ailleurs, la loi du 27 décembre 1890 est assez claire sur ce point ; car, si l'on avait voulu exclure du calcul de l'indemnité la dotation patronale, on n'aurait mentionné que le mot « retenues » et non les mots « retenues et versements ».

5° « En général, toutes les circonstances qui peuvent justifier l'existence et déterminer l'étendue du préjudice causé. » Énumération purement énonciative et non limitative, le juge ayant toute latitude pour évaluer les éléments du préjudice.



En interdisant aux parties « de renoncer à l'avance au droit éventuel de demander des dommages-intérêts » (1^e alinéa de la loi du 27 décembre 1890), le législateur a entendu mettre fin à des abus qui s'étaient pratiqués dans le passé. En effet, avant le vote de la loi du 27 décembre 1890 la jurisprudence admettait « que les dommages-intérêts n'étaient point dus au cas de rupture d'un contrat fait pour un temps indéterminé, quand il avait été convenu par une convention expresse que des dommages-intérêts ne pourraient être réclamés : or, les Compagnies de chemins de fer, lors de l'admission de leurs employés, leur faisaient signer un engagement, par lequel ils renonçaient à l'avance à toute action en dommages-intérêts pour le cas où ils seraient congé-

diés » (1). C'est donc avec juste raison que le législateur a mis fin à une telle pratique. De plus, si le législateur fait une loi, il a le devoir d'empêcher que les particuliers puissent s'y dérober au moyen de conventions, surtout lorsqu'il s'agit d'une loi ayant un caractère d'ordre public (protection de la classe ouvrière).

Mais, quelle est exactement l'étendue de cette interdiction? Doit-on considérer comme nulle la clause pénale fixant à l'avance le chiffre des dommages-intérêts? Cette question touchant la validité de la clause pénale, a été assez longuement débattue au Sénat et fut tranchée par M. Trarieux (auteur de la rédaction de l'alinéa en question) de la façon suivante : « Si, en principe, disait-il, nous permettons de fixer par avance des dommages-intérêts par des clauses pénales, nous aurions à redouter surtout qu'elles ne servissent de moyen pour éluder une loi que nous voulons rendre obligatoire. Quant à ces clauses pénales sérieusement et équitablement stipulées par les parties, nous n'avons point à nous en préoccuper, car il nous a paru d'évidence qu'elles feraient forcément la loi des tribunaux, si ceux-ci étaient appelés à en apprécier le caractère... Il n'y a point à craindre qu'elle (la justice) ne néglige de sanctionner en se les appropriant, des conditions,

(1) Dominguez. Thèse. De la situation matérielle et de la condition juridique des employés des Chemins de fer de l'Etat.

qui lui auraient paru loyales et équitables » (Sénat. Séance du 28 novembre 1890).

Au début, la Cour de cassation s'est prononcée dans le sens de la nullité absolue de toute clause pénale. Cass. Req. 23 janvier 1894 (*Gaz. des Trib.* 23 janvier 1894). Cass. Civ. 20 mars 1895 (D. P. 1895-1-317), alors que certaines Cours d'appel admettaient la validité d'une telle clause, à la condition que la fixation de l'indemnité ait été sérieuse. En ce sens, Cour d'Aix 3 mars 1897 (S. 1897-2-149). Par la suite, la Cour de cassation a admis la validité de la clause pénale, à la condition que cette stipulation ne constitue pas une renonciation indirecte au droit éventuel de demander la réparation du préjudice causé par celui des contractants qui, par abus de son droit de résiliation, ferait éprouver à la partie adverse un préjudice supérieur à l'indemnité forfaitaire convenue. Cass. Civ. 26 novembre 1928 (D. H. 1928-2. *Gaz. des Trib.* 1929. 1 sem-1.27).

De plus, les clauses pénales doivent être déclarées illicites, non seulement lorsque l'indemnité de congédiement prévue est dérisoire, mais aussi lorsque cette indemnité est exagérée ; il faut, en effet, interdire une telle stipulation qui, par son taux exagéré, est de nature à supprimer la faculté de résiliation de l'une des parties et ainsi à transformer à son égard le contrat de louage de services à durée indéterminée en un engagement perpétuel ; c'est donc avec juste raison que la 7^e Chambre du Tribunal civil de la

Seine a jugé que de telles stipulations constituent une atteinte formelle à l'article 1780 du Code civil et doivent être par suite déclarées nulles comme contraires à l'ordre public. 7^e Ch. du Trib. Civ. de la Seine 23 mai 1932 (*Gaz. des Trib.* 1932, 2^e sem. 2-213), 15 mai 1933 (*Gaz. des Trib.* 1933, 2^e sem. 2-135).

La jurisprudence est ainsi amenée à déclarer la nullité de la clause pénale pour les deux raisons inverses suivantes : d'une part la clause pénale prévoit une indemnité de renvoi dérisoire et par suite préjudiciable à l'intérêt des parties, d'autre part la clause pénale prévoit une indemnité de renvoi tellement exagérée qu'on parvient à transformer le louage de services à durée indéterminée en un louage de services perpétuel.

En un mot, la clause pénale sera toujours admise par la jurisprudence à la condition qu'elle ne constitue pas une fraude à la loi.



Si le législateur n'a pas donné aux employés de chemins de fer le régime spécial qu'ils réclamaient depuis longtemps, l'examen que nous venons de faire du contrat de louage de services à durée indéterminée, qui lie les employés de chemins de fer aux Compagnies comme les ouvriers à leur patron, nous permet cependant de reconnaître que la loi du 27 décembre 1890 a nettement amélioré la condition juri-

dique des agents des chemins de fer. Un progrès a été réalisé, mais de nouvelles améliorations sont cependant nécessaires (1).

(1) Nous avons délibérément écarté de ce paragraphe l'étude du délai-congé, car l'article 1780 du Code civil ne vise que le cas de rupture abusive du contrat de louage de services et non le cas de rupture brusque. En ce qui concerne le délai-congé : voir *suprà*.

§ IV. — De la loi du 27 décembre 1890
à la guerre.

Durant cette période un double courant va se manifester en faveur des employés de chemins de fer.

D'une part, le Gouvernement s'efforcera au moyen de circulaires et d'arrêtés de réglementer les conditions du travail des agents des chemins de fer et plus particulièrement des mécaniciens et chauffeurs. Il suffira, d'ailleurs, de mentionner ces circulaires et arrêtés ministériels pour se rendre compte de l'intérêt porté par les Pouvoirs Publics à la situation dans laquelle se trouvaient les cheminots.

Circulaire de M. Yves Guyot du 24 avril 1891 sur la durée du travail des mécaniciens et chauffeurs.

Arrêté de M. Baudin du 3 novembre 1899, réglementant la durée du travail et des repos des agents des trains.

Arrêté de M. Baudin du 4 novembre 1899, réglementant la durée du travail et des repos des mécaniciens et chauffeurs.

Arrêté du 10 octobre 1901, fixant les dispositions applicables aux agents de la voie, gardes-sémaphores, aiguilleurs de pleine voie, gardes-barrières...

Arrêté de M. Louis Barthou du 9 mai 1906, modifiant les arrêtés ci-dessus (1).

D'autre part, le Parlement sera saisi d'un certain nombre de projets et de propositions de loi en faveur des employés de chemins de fer, projets et propositions qui pour la plupart n'ont pu comme les précédents aboutir.

En effet, quatre ans à peine après le vote de la loi du 27 décembre 1890, MM. Descubes et Lockroy déposaient sur le bureau de la Chambre une proposition de loi spéciale aux mécaniciens et chauffeurs, et qui tendait, d'une part, à modifier la durée du travail ainsi que la réglementation des repos et des congés et, d'autre part, à organiser le régime des retraites. (Retraite proportionnelle après 15 ans au cas d'infirmité. Retraite proportionnelle après 20 ans. Retraite entière après 25 ans) (2).

La Commission du travail de la Chambre, chargée de l'examen de cette proposition, arrêta un texte portant sur les trois points suivants : 1) Réglementation du travail des agents de la traction. 2) Retraite à accorder à ces agents. 3) Peines disciplinaires qui peuvent leur être infligées.

(1) L'application de ces règlements entraîna pour les compagnies une dépense annuelle supplémentaire de 15 millions, auxquelles il y a lieu d'ajouter 25 millions, montant de la charge annuelle que représente l'application de la loi sur le repos hebdomadaire (suspension du travail pendant 52 jours).

(2) Séance du 28 juillet 1894. *J. O.* 1894. Doc. Parl. Ch. des Dép. Annexe n° 895.

Le Gouvernement, ayant à présenter de graves objections de principe et de fait contre un certain nombre des dispositions projetées par la Commission, mais « étant désireux de s'associer aux sentiments d'humanité et de justice, qui ont guidé la Commission dans son travail », décida alors de déposer un projet de loi, conçu dans le même esprit et presque sous la même forme, mais amendé de façon à faire disparaître la plupart des inconvénients du projet primitif. Le projet ainsi présenté à la Chambre par M. Turrel, Ministre des Travaux Publics, comprenait les dispositions suivantes :

Réglementation de la durée du travail des mécaniciens et chauffeurs. La durée du travail est fixée à dix heures sur vingt-quatre (art. 1) et ne pourra dépasser cette limite que dans le cas de force majeure et à condition d'en rendre compte au Ministre des Travaux Publics (art. 2). Est, enfin, déclaré responsable, en cas d'accident, le chef de service qui aura fait ou laissé partir un agent sous ses ordres en contrevenant aux dispositions qui précèdent (art. 3).

Affirmation du principe du droit à la retraite pour les mécaniciens et chauffeurs (art. 5).

Interdiction d'opérer, sous forme d'amendes, des retenues sur les salaires des chauffeurs et mécaniciens punis de peines disciplinaires (art. 6) (1).

(1) Séance du 26 novembre 1897. *J. O.* 1897. Doc. Parl. Ch. des Dép. Annexe n° 2847.

Quatre jours plus tard, MM. Berteaux, Jaurès et Rabier saisissaient la Chambre d'un contre-projet qui avait « reçu l'approbation d'un très grand nombre d'ouvriers et employés des chemins de fer français » (1). Le texte ainsi proposé, à part qu'il visait tous les agents des chemins de fer et non les seuls mécaniciens et chauffeurs, ne comportait aucune disposition nouvelle ; en effet, ses auteurs s'étaient contentés de reprendre les dispositions du projet gouvernemental en les modifiant et en les complétant sur des points de détail. Bien que repoussé par la Commission qui avait déclaré s'en tenir à son projet primitif, ce fut cependant ce contre-projet que la Chambre adopta le 17 décembre 1897.

Redoutant les conséquences financières que pouvait entraîner l'adoption d'un tel projet, le Sénat, se rangeant aux conclusions de sa Commission (2), disjoignit la disposition relative aux retraites et vota le 7 juin 1901 un texte qui ne concernait que la réglementation du travail (3).

Le texte que venait de voter la Haute Assemblée fut repoussé par la Chambre qui, tout en conservant les mesures touchant la réglementation du travail

(1) Séance du 30 novembre 1897. *J. O.* 1897. Doc. Parl. Ch. des Dép. Annexe n° 2853.

(2) Rapport Godin déposé au Sénat le 25 février 1901.

(3) *J. O.* 1901. Sénat. Doc. Parl. Annexe n° 85. Au cours des débats, le Sénat avait repoussé un contre-projet présenté par M. Strauss, qui avait repris sous cette forme le projet adopté par la Chambre le 17 décembre 1897.

contenues dans le texte du Sénat, vota le 14 novembre 1901 un projet, où se trouvaient reproduites dans leurs grandes lignes les dispositions qu'elle avait adoptées au début.

Mais la question touchant la réglementation du travail des employés de chemins de fer allait perdre tout son intérêt du fait qu'elle venait d'être réglée par arrêtés du Ministre des Travaux Publics (1) ; et des deux problèmes qu'avaient posés les propositions primitives (réglementation du travail et régime des retraites), seul le second restait pour le moment à résoudre.

Dans ces conditions, la Commission du Sénat qui avait abandonné le texte de la Chambre fut saisie par le Gouvernement d'un projet organisant le régime des retraites des agents des chemins de fer. Le texte du Gouvernement s'inspirait d'un projet élaboré par le Syndicat des employés et agents des chemins de fer et avait le grand avantage d'entraîner des conséquences moins onéreuses que le projet de la Chambre (2).

Le projet de loi, présenté par le Gouvernement (le dernier en date, c'est-à-dire celui du 25 Février 1909),

(1) Se reporter aux arrêtés ministériels mentionnés au début de ce paragraphe.

(2) Le projet du Gouvernement présenta plusieurs rédactions successives : Projet de M. Gauthier, Ministre des Travaux Publics, Projet de MM. Barthou, Ministre des Travaux Publics, et Caillaux, Ministre des Finances, du 22 février 1906 et divers autres projets des mêmes Ministres en date des 13 novembre 1907, 12 novembre 1908 et 25 février 1909.

après avoir été modifié par la Commission sénatoriale et après avoir reçu pour avis l'approbation de la Commission des Finances du Sénat, fut adopté par la Haute Assemblée le 9 juillet 1909 et devint la loi du 21 juillet 1909 après un vote conforme de la Chambre (1).

La loi ainsi votée organise d'une façon très complète le régime des retraites des employés de chemins de fer d'intérêt général, « déterminant d'une part le minimum des droits et avantages, qui doivent être assurés aux employés pour leurs retraites, et édictant d'autre part les prescriptions indispensables pour assurer le fonctionnement normal des retraites des employés ». Cette loi, qui allait apporter de très larges améliorations à la situation matérielle des agents de chemins de fer, n'a pas été sans provoquer de nombreuses objections. Objections que nous avons déjà rencontrées lors du vote de la loi du 27 décembre 1890.

« Légiférer en cette matière, disait M. Poincaré, c'est ajouter aux cahiers des charges par la volonté du prince des dispositions, que le contrat n'a pas prévues ; c'est modifier après coup, et sans accord préalable, les rapports juridiques du pouvoir concédant et du concessionnaire » (2) ; or, lorsqu'une obli-

(1) Cette loi a été complétée par la loi du 28 décembre 1911.

(2) Avis de la Commission des Finances par M. Poincaré. Texte déposé au Sénat le 8 juin 1909. *J. O. Sénat. Doc. Parl. Juillet 1909*, p. 231.

gation n'est pas inscrite dans un contrat, on ne peut, même s'il s'agit de l'Etat, l'imposer à son co-contratant. De plus, pourquoi voter une loi exceptionnelle en faveur des employés de chemins de fer, alors qu'on élaborait une législation d'ensemble sur les retraites ouvrières ?

Objections de pure forme (1) ; car, comme le faisait remarquer au Sénat M. Caillaux, alors Ministre des Finances, « il ne faut pas oublier que les chemins de fer sont un service public, que tôt ou tard ils seront gérés par l'Etat. Il est donc normal, il est d'une politique prévoyante que le régime des retraites des agents de chemins de fer soit calculé de telle sorte qu'il n'y ait pas de discordance — j'entends de discordances qui ne puissent se justifier — entre les retraites attribuées au personnel des chemins de fer, qui deviendra quelque jour un personnel d'Etat, et les retraites dont bénéficient les autres fonctionnaires » (2).

De même, il est absolument faux, ainsi qu'on l'a déjà vu, de vouloir comparer l'industrie des chemins de fer aux autres industries ; on peut donc accorder

(1) Cette loi avait aussi soulevé des objections d'ordre financier, qu'il est inutile d'indiquer. Certaines objections ont été mentionnées afin de montrer que le droit d'intervention de l'Etat dans les rapports entre les Compagnies et leurs agents était encore vivement critiqué et même contesté et que les avis étaient toujours partagés entre adversaires et partisans d'une législation spéciale aux agents des chemins de fer.

(2) Séance du 25 juin 1909. *J. O.* du 26. Déb. Parl., p. 533.

aux cheminots certains avantages sans être tenu d'accorder les mêmes avantages à tous les travailleurs : employés et ouvriers de l'industrie privée. En effet, l'industrie des chemins de fer « intéresse, d'une façon trop directe, la vie économique du pays, et j'ajoute qu'elle intéresse à un trop haut degré la défense nationale elle-même, pour qu'elle ne nous impose pas des préoccupations toutes particulières. Il est donc, en fait, établi que la situation des chemins de fer est exceptionnelle, et qu'elle appelle une réglementation spéciale », déclarait M. Barthou au Sénat (1).

De cette loi du 21 juillet 1909, qui établit le régime des retraites des employés de chemins de fer, il n'y a lieu de retenir, pour notre étude, que la disposition suivante :

Les articles 2 et 3 prévoient l'existence d'une commission de réforme, dans laquelle doivent figurer des représentants élus du personnel (art. 12) : disposition des plus importantes, car c'est la première fois que nous voyons apparaître dans l'industrie des chemins de fer le système de l'élection (2).

La Chambre des Députés était certes animée du désir d'améliorer la situation des employés de chemins de fer, ainsi qu'en témoigne l'ordre du jour suivant, voté à l'unanimité le 5 avril 1910 :

(1) Séance du 18 juin 1909, *J. O.* du 19. Déb. Parl., p. 482.

(2) Il y a lieu de faire une réserve en ce qui concerne les Chemins de fer de l'État. Sur le rôle de la commission de réforme : voir supra.

« La Chambre rappelant la volonté commune, affirmée par elle et par le Gouvernement, de sauvegarder et d'améliorer moralement et matériellement la situation du personnel des chemins de fer.

« Constate que, seule, la collaboration organisée du personnel avec la haute administration, et la participation des délégués élus du personnel à toutes les mesures, arrêtés et règlements, peut rendre efficace cette volonté.

« Invite le Ministre des Travaux Publics à instituer immédiatement cette collaboration et passe à l'ordre du jour. » (1)

Mais nous nous trouvons en face d'un simple vœu, car aucune réforme générale n'avait été réalisée sur ce point.

Cette situation n'était pas de nature à contenter les employés de chemins de fer, qui n'étaient pas satisfaits des avantages qu'on venait de leur concéder (Réglementation du travail par arrêtés ministériels. Régime des retraites) et réclamaient une nouvelle réglementation du travail, ainsi qu'un relèvement des salaires. Jugeant qu'ils n'obtenaient pas satisfaction assez rapidement, jugeant aussi insuffisante la nouvelle réglementation du travail, qui venait d'être prise par le Ministre des Travaux Publics et qui cependant imposait aux Compagnies un sacri-

(1) *J. O.*, 1910. Déb. Parl. Ch. des Dép., p. 1897 à 1909.

fice nouveau de plusieurs millions par an (1), ils décidèrent de se mettre en grève et arrêterent en fait pendant plusieurs jours le trafic sur une partie importante du réseau français.

En vue d'arrêter le retour de tels faits et afin de ramener le calme dans le monde des cheminots, M. Briand, Président du Conseil, déposa sur le bureau de la Chambre, le 22 décembre 1910, trois projets de loi, qui avaient pour objet :

Le premier : la répression des actes de sabotage.

Le deuxième : la modification de l'article 20 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer.

Le troisième : le statut des agents des chemins de fer d'intérêt général et la réglementation pacifique des différends d'ordre collectif relatifs aux intérêts professionnels de ces agents (2).

De ces trois projets, n'envisageons que le troisième, et seulement pour la partie qui a trait au statut des agents de chemins de fer.

Les employés de chemins de fer ayant perdu le moyen de combat et de pression que constituent la

(1) Circulaires du Ministre des Travaux Publics des 6 avril et 4 mai 1910.

(2) *J. O.* 1910. Doc. Parl. Ch. des Dép. Annexe nos 625-626-627. A ces trois projets, il y a lieu d'ajouter un quatrième projet relatif aux conditions de retraite du personnel des Grands Réseaux de Chemins de fer d'Intérêt général ; c'est ce dernier projet qui devait aboutir au vote de la loi du 28 décembre 1911.

grève et la coalition (1), il est donc naturel que le Gouvernement ait songé à leur assurer une situation stable en les dotant d'un statut comme les fonctionnaires. Ce statut, dont le but était de déterminer les conditions d'avancement et de licenciement et d'exclure tout arbitraire de la part des Compagnies dans l'application du régime disciplinaire ainsi que pour toutes les questions touchant les intérêts professionnels soit collectifs, soit individuels des agents, ne présente rien de bien nouveau (2). En effet, nous retrouvons dans ce texte la plupart des revendications adressées dès 1871 par les employés de chemins de fer aux Pouvoirs Publics et qui avaient fait

(1) Sur la répression de la grève dans l'industrie des chemins de fer : voir supra.

(2) Extrayons du troisième projet de loi le passage suivant :

Titre I Art. 1. « Dans les six mois à partir de la promulgation de la présente loi, les administrateurs des Réseaux de Chemins de fer d'intérêt général devront soumettre à l'homologation du Ministre des Travaux Publics des règlements relatifs aux conditions d'avancement et de licenciement, et au régime disciplinaire applicable aux diverses catégories du personnel de ces Réseaux.

« Dans le cas où cette homologation n'est accordée que sous réserve de certaines modifications ou additions non acceptées par l'administration du Réseau, il sera statué par un décret rendu sur avis conforme du Conseil d'Etat. »

Titre II Art. 2. « Les administrations des Réseaux des Chemins de fer d'intérêt général sont tenues d'instituer, dans les divers arrondissements ou subdivisions de chaque Réseau, des conférences, dans lesquelles les délégués élus du personnel de chaque service seront appelés à discuter périodiquement et au moins deux fois par an avec les représentants de l'administration, les questions relatives aux intérêts professionnels soit collectifs, soit individuels des agents et ouvriers de ce service. »

l'objet de tant de propositions de loi. Dans ces conditions, après quarante ans de lutte, les cheminots allaient-ils donc enfin avoir gain de cause? Allait-on voir des délégués élus du personnel siéger avec les représentants des Compagnies pour discuter des questions d'ordre professionnel ?

Certes on aurait pu le croire, mais les textes ainsi présentés demeurèrent à l'état de projet.

Vient enfin le projet de loi déposé par M. Augagneur, Ministre des Travaux Publics, sur le bureau de la Chambre des Députés le 7 novembre 1911 (1).

Aux termes de ce projet les nominations des directeurs, sous-directeurs, chefs de service de l'exploitation, de la traction et du matériel, de la voie, et des agents chargés par intérim des mêmes fonctions pour une durée de plus de trois mois, devaient être soumises à la ratification du Ministre des Travaux Publics, ces nominations, faites pour une durée de six années, étant renouvelables (art. 1).

L'article 2 soumettait à la ratification du Ministre toute modification de l'organisation administrative ou des attributions des agents ci-dessus désignés.

L'article 3 donnait au Ministre le droit de procéder d'office à ces nominations au cas où il n'aurait pu ratifier les propositions des Compagnies dans les trois mois à dater de la promulgation de la loi ou

(1) *J. O.* 1911. Doc. Parl. Ch. des Dép. Annexe n° 1268.

à dater de la vacance d'un des emplois ci-dessus visés.

Aux termes de l'article 4 et dernier, les règlements fixant, d'une part, l'organisation administrative de chaque Réseau ainsi que le recrutement, l'avancement et l'échelle des traitements des agents et, d'autre part, l'établissement et le fonctionnement des conseils de discipline et des commissions de réforme, devaient, dans un délai de six mois à dater de la promulgation de la loi, être soumis à l'homologation du Ministre des Travaux Publics; toute modification devait faire l'objet d'une homologation nouvelle.

Justifiant son projet, M. Augagneur, avant tout préoccupé d'éviter le retour de nouvelles grèves, faisait remarquer que « si l'obligation s'impose pour l'Etat de rétablir par ses moyens, à défaut des Compagnies, le service arrêté, quelle que soit la cause de l'interruption, l'Etat a tout autant le droit et le devoir de prévenir, entre les Compagnies et leur personnel, les occasions de conflits et les dissensions, dont des faits récents (grève de 1910) ont montré les déplorables conséquences » ; d'ailleurs le contrôle par l'Etat des règles, qui déterminent les conditions de travail des agents des chemins de fer, ne peut présenter sur ce point que des avantages. En effet, un personnel en possession d'un statut fixe, pleinement édifié sur ses droits, aura rarement l'occasion de se soulever en masse contre ses employeurs.

De plus, ce mode de nomination « des directeurs et chefs de service des Compagnies de Chemins de fer n'est pas une innovation dans notre législation administrative. Les Gouverneurs et Sous-Gouverneurs de la Banque de France et du Crédit Foncier sont nommés par l'Etat ; le système, qui a fait ses preuves depuis un siècle pour la Banque de France, ne paraît avoir nui ni aux actionnaires de la Banque, ni aux clients de notre grand établissement financier. »

Ce projet de loi, dès qu'il fut connu, souleva les plus vives protestations, même de la part des partisans acharnés de l'ingérence de l'Etat en matière économique.

Les protestations furent unanimes ; qu'elles émanent des Présidents des Conseils d'Administration des cinq Compagnies (lettre adressée le 10 novembre 1911 au Ministre des Travaux Publics), de l'Association des Actionnaires et Obligataires des Chemins de fer, des Chambres de commerce (1) ou même des milieux parlementaires, tout le monde était d'accord pour reconnaître que la réalisation d'un tel projet aboutirait à la confiscation totale de la liberté et de l'initiative juridiquement garanties aux Compagnies dans leurs rapports avec leur personnel.

Le grand public, lui-même, qui voyait dans ce projet une tentative de main-mise de l'Etat sur la

(1) L'Assemblée de tous les Présidents des Chambres de Commerce de France, réunie à Paris le 20 mars 1911, avait émis un vœu unanime contre ce projet.

gestion de tous les chemins de fer, émit de vives protestations ; car les déplorable résultats que donnait à cette époque la gestion directe par l'Etat du réseau racheté de l'Ouest, n'étaient pas faits pour faciliter la généralisation de cette gestion.

De plus, comment les Compagnies de Chemins de fer pourraient-elles être déclarées responsables du fonctionnement d'un service public sur lequel elles ne pouvaient pas exercer un contrôle direct ? Aussi, dans ces conditions, les Conseils d'Administrations des Compagnies se voyaient-ils dans l'obligation de demander au Gouvernement de les décharger de cette responsabilité en usant du droit de rachat inscrit dans les conventions (1).

Enfin, on ne pouvait appliquer un tel projet sans qu'il soit au préalable procédé à la modification des concessions liant les Compagnies à l'Etat ; c'est d'ailleurs dans ce sens que s'était prononcée la Chambre de Commerce de Lyon, qui avait émis le vœu que le Gouvernement « négocie les prorogations des concessions avec les améliorations qu'elles doivent comporter dans l'intérêt du public » (2).

A supposer qu'une telle réforme soit réalisable, le moment était mal choisi pour la mettre à exécution ; en effet, les Compagnies de Chemins de fer se trou-

(1) Lettre adressée au Ministre des Travaux Publics le 10 novembre 1911.

(2) Séance du 23 novembre 1911.

vaient alors dans une situation financière difficile, leurs actions et obligations ayant baissé de plus de 800 millions dans l'année 1910 sous la simple perspective des charges imposées ces dernières années par l'Etat ; de telles mesures d'ingérance ne pouvaient donc qu'accentuer cette défaveur du public.

En ce qui concerne l'argument d'analogie tirée de la nomination des Gouverneurs et Sous-Gouverneurs de la Banque de France et du Crédit Foncier, il n'a aucune valeur ; comment, en effet, vouloir comparer une Société de Crédit, qui bénéficie d'un privilège et qui n'est contrôlée par l'Etat que dans le but d'assurer la protection de l'épargne publique, et les Compagnies de Chemins de fer.

Bien que partisan du droit d'intervention de l'Etat dans les rapports entre les Compagnies de Chemins de fer et leurs agents, nous ne pouvons cependant admettre les dispositions du projet Augagneur ; en effet, entre reconnaître à l'Etat un droit de contrôle sur le personnel des chemins de fer et supprimer aux Compagnies tout droit d'initiative, tout en les laissant responsables, il y a une différence.

Le projet de loi Augagneur, qui devait être la dernière initiative gouvernementale en la matière avant la déclaration de la guerre, n'eut heureusement aucune suite.

Signalons, pour terminer, le dépôt sur le bureau

de la Chambre d'une proposition de loi de M. Jaurès, tendant à instituer sur les réseaux des chemins de fer des conseils de discipline. (Séance du 11 juil. 1911.)



En ce qui concerne les Chemins de fer de l'Etat, la situation était tout à fait différente (1) ; en effet, un arrêté rendu par le Ministre des Travaux Publics le 4 septembre 1912 conformément aux articles 58-2° et 68 de la loi du 13 juillet 1911 (2), avait établi le statut du personnel des chemins de fer de l'Etat : statut dont l'intérêt n'est pas à négliger, car il s'appliquait à plus de 65.000 personnes. Depuis longtemps les agents du Réseau de l'Etat jouissaient d'une situation privilégiée parmi les travailleurs des chemins de fer (3) ; car l'Etat entendait faire de ses

(1) Consulter sur ce point la *Revue Pol. et Parl.* 1912. Le Statut des Agents des Chemins de fer de l'Etat. P. 449.

(2) C'est par la loi de Finances du 13 juillet 1911 que le Parlement a donné au Réseau de l'Etat agrandi sa forme définitive.

(3) Les employés des Chemins de fer de l'Etat avaient réclamé à cor et à cri cette situation privilégiée, demandant constamment de nouvelles améliorations ; en particulier, dans un Congrès tenu à Niort les 30 et 31 octobre 1892, ils avaient formulé un certain nombre de vœux, parmi lesquels il y a lieu de retenir les vœux suivants : Remplacement des amendes par des réprimandes ou des blâmes avec ou sans inscription au dossier (8° vœu). Institution de conseils d'arbitrage élus pour moitié par les Compagnies et par les agents intéressés, ces conseils étant appelés à trancher sans appel sur la demande d'une des parties les différends ou contestations, qui peuvent s'élever entre les agents et les Compagnies (16° vœu).

agents non pas seulement des subordonnés dans une hiérarchie, mais aussi des collaborateurs. C'est d'ailleurs dans cet esprit que M. Pierre Baudin, Ministre des Travaux Publics, créait le 13 avril 1901 des Comités du Travail ayant pour mission de veiller « à l'application de toutes les dispositions législatives et réglementaires concernant le travail » ; ces comités comprenaient à côté des chefs de service des délégués élus par les agents. Cette réforme, qui, comme toute nouvelle réforme, fut vivement critiquée, ne présentait que des avantages, surtout si on les compare aux craintes qui s'étaient manifestées au début et dont l'expérience n'avait pas tardé à montrer l'exagération ; aussi fut-il décidé d'étendre le principe de la représentation du personnel aux commissions d'avancement et aux conseils d'enquête.

Devant cette réglementation des plus libérales, le nouveau statut ne pouvait guère innover et constituait surtout une œuvre de codification et de coordination, cherchant avant tout à clarifier et à simplifier les textes de manière à faire du tout un ensemble harmonieux et complet (1).

(1) Ce statut (il ne s'agit naturellement que du statut des agents commissionnés), qui comprend 55 articles, se divise en six titres ainsi répartis :

Titre I. Recrutement (commissionnement ou remise d'un titre de nomination, conditions requises).

Un effort très net avait donc été accompli par la Compagnie des Chemins de fer de l'Etat ; mais la réforme ainsi réalisée n'était que partielle et, pour qu'elle fut vraiment complète, cette réforme devait être étendue à tous les autres réseaux. Ici nous touchons toujours à la question très délicate que pose le droit d'intervention de l'Etat sur le personnel des chemins de fer. Sur le réseau qu'il exploite, l'Etat peut réaliser toutes les réformes qu'il lui plaît ; mais sur les autres réseaux, qui sont exploités par des sociétés privées, peut-il agir de la même façon ?

Nous nous contenterons de poser le problème ; car

Titre II. Congés. Maladies. Interdiction d'occupations étrangères au service.

Titre III. Notes (de mérite d'une part et d'aptitude d'autre part). Mutations (durée minima de résidence). Avancements : au choix et à l'ancienneté (élévation de classe dans un même groupe), au choix seulement (promotion à un groupe ou à une série plus élevés), tableaux d'avancement et de concours. Récompenses (gratifications, mises à l'ordre du jour...) et punitions (blâmes, rétrogradations...). Dispositions générales (commissions de classement, conseils d'enquête).

Titre IV. Cessation des fonctions.

Titre V. Représentation du personnel. Elections des délégués aux commissions régionales. Institution d'une commission de 16 délégués auprès du Directeur pour l'examen de toutes les questions relatives aux intérêts matériels et moraux du personnel. Mandat de 3 ans. Remplacement des délégués titulaires par des délégués suppléants.

Titre VI. Dispositions générales. Sanctions prises contre les recommandations.

sous le régime des conventions de 1883, le problème ainsi posé n'a été résolu ni dans un sens ni dans l'autre (1).

(1) Il y a lieu, cependant, de remarquer que M. Millerand, alors Ministre des Travaux Publics, qui était un partisan convaincu de la représentation du personnel, invita les Grandes Compagnies, en novembre 1909, à l'établir chez elles, en invoquant l'exemple des Chemins de fer de l'Etat; le Syndicat des travailleurs des chemins de fer s'efforça de discréditer cette réforme en essayant de faire échouer les élections. Cette institution nouvelle des délégués n'a pas donné de brillants résultats; sur certains réseaux, cette institution était une institution mort-née, parce que n'ayant pu être appliquée; sur les autres réseaux, elle était inefficace, parce que n'ayant produit aucun effet utile.

§ V. — La guerre et ses conséquences (1).

Dès le 2 août 1914, le jour même où la mobilisation était décrétée, les Compagnies de Chemins de fer étaient passées sous l'autorité militaire en vertu des dispositions de la loi du 28 décembre 1888 et ne devaient reprendre leur liberté, sous certaines réserves encore, que par le décret du 2 février 1919.

En temps de paix, le personnel des Compagnies, préparé à la mission qu'il devait remplir en temps de guerre, formait les contingents des sections de chemins de fer de campagne ; aussi, lors de la déclaration de guerre, tous les employés des chemins de fer, qui étaient par leur âge soumis aux obligations militaires, à l'exception des agents faisant partie des services non techniques classés dans le droit commun (contentieux, service des titres...), furent mobilisés sur place et se trouvèrent de ce fait militarisés et soumis, notamment au point de vue de la discipline, au régime militaire.

Durant les hostilités les agents des chemins de fer fournirent un effort considérable, si l'on songe qu'en 1918 l'effectif permanent du personnel des

(1) Consulter : Peschaud. *Les Chemins de fer pendant la Guerre.*

Compagnies, qui était à cette époque inférieur de 17 % à ce qu'il était le 1^{er} août 1914, devait assurer un trafic qui avait augmenté de 50 % (1).

Devant cet accroissement considérable du trafic, les Compagnies durent faire appel à un personnel nouveau, recruté parmi les agents retraités, les hommes inaptes à servir dans les armées, les femmes, les prisonniers, les indigènes de nos colonies, les étrangers. Personnel, comme on le voit, inexpérimenté (à part les agents retraités) et dont le rendement de travail était de beaucoup inférieur à celui des agents actifs mobilisés.

De ce fait, une redoutable crise du personnel des réseaux a sévi durant la guerre : crise, d'ailleurs, à laquelle l'armistice n'a pas porté remède. En effet, la démobilisation des R. A. T. a eu pour conséquence de diminuer l'effectif du personnel des réseaux de 31.500 hommes ; les prisonniers de guerre, dont le travail avait été satisfaisant, ont été retirés des réseaux de l'intérieur avant la signature du traité de Paix ; quant aux étrangers, et plus particulièrement les Belges et les Serbes, ils étaient rentrés dans leur pays.

Enfin, le vote de la loi du 23 avril 1919 (*J. O.* du 25), limitant à huit heures la journée de travail dans les chemins de fer comme dans les autres industries,

(1) Discours de M. Claveille, Ministre des Travaux Publics, à la Chambre le 17 septembre 1918.

vint accroître les difficultés auxquelles les réseaux devaient faire face ; en effet, l'application de la loi de huit heures, étendue peu à peu à tout le personnel des chemins de fer, entraîna les conséquences les plus fâcheuses (1). De ce fait, on assiste dans un réseau à une diminution du rendement du personnel, en 1920 par rapport à 1913, de 23 % pour le service de la manutention, de 21 % pour le service des manœuvres, de 50 % pour les grands ateliers.

Dans ces conditions, et en raison aussi des besoins créés par le développement du trafic (Exploitation des régions libérées. Transports des troupes d'occupation. Ravitaillement de ces troupes. Transports des démobilisés français et alliés. Transports des prisonniers. Reprise des transports commerciaux), les Compagnies de Chemins de fer durent embaucher de nouveaux agents dans une telle proportion que l'effectif du personnel des Réseaux avait augmenté le 1^{er} janvier 1920 de 19 % par rapport à 1919 et

(1) L'application de la loi de huit heures aux chemins de fer, si délicate pourtant, fut réalisée avec une sorte de hâte fébrile que rien ne justifiait ; cette mesure était cependant éminemment inopportune, car elle intervenait au moment même où l'œuvre générale du rétablissement à réaliser demandait un effort accru. L'adoption du régime qui venait d'être élaboré, et que l'on dénomme généralement « régime des conclusions paritaires », aboutit à des résultats désastreux au point de vue financier. En mars 1921, M. Henry Chéron, rapporteur général du budget, chiffrait le coût annuel d'une telle réforme à 1.100 millions, dont 800 correspondaient aux dépenses du personnel supplémentaire qu'il avait fallu embaucher et qui s'élevait en chiffres ronds à 100.000 agents.

de 31 % par rapport à 1914, et l'on comptait, le 1^{er} juillet 1920, 492.797 agents (1).

De plus, en présence de l'augmentation du coût de la vie, les Compagnies de Chemins de fer avaient été amenées à améliorer sensiblement la situation pécuniaire de leur personnel sous la forme soit d'allocations de cherté de vie, soit d'augmentations des traitements, soit enfin d'indemnités exceptionnelles de guerre (ces dernières étant à la charge de l'Etat) ; les agents retraités ont vu, eux aussi, leurs pensions majorées.

Pour ces deux raisons : accroissement de l'effectif du personnel et diminution du rendement du travail d'une part, augmentation des traitements et retraites

(1) En 1925, les Grands Réseaux comptaient 510.423 agents ainsi répartis entre les diverses compagnies :

A.-L.	39.402
Est	77.320
Etat.	89.932
Midi.	38.254
Nord.	81.344
P.-O.	63.567
P.-L.-M.	117.159
Ceintures.	3.445
Total.	510.423

dont 471.291 pour l'ancienne France contre 344.000 avant-guerre.

Ces chiffres sont relativement peu exagérés si on les compare à ceux des Nations étrangères.

En 1924 on comptait :

En Angleterre	700.000 agents
Aux Etats-Unis.	1.751.000 —
En Allemagne	655.968 —

contre 1.121.000 en 1919.

d'autre part, les dépenses du personnel passèrent de 766.800.000 francs en 1913 à 3.725.000.000 de francs en 1920. On assiste aussi à un accroissement parallèle des dépenses de matière et de combustible, la tonne de charbon étant passée de 24 francs en 1913 à 90 francs en 1918.

Les Compagnies de Chemins de fer se trouvaient donc écrasées par les dépenses d'exploitation et n'avaient pour y faire face que les recettes qui n'avaient pas augmenté, et de beaucoup, dans les mêmes proportions.

Ajoutons, enfin, les dégâts considérables causés par la guerre : matériel complètement usé, destruction systématique d'une partie des réseaux de l'Est et du Nord, soit au total près de 7 milliards de dégâts.

Dans ces conditions, l'exploitation normale par les Compagnies de Chemins de fer était devenue impossible, une réforme s'imposait ; les conventions de 1883, qui ne répondaient plus aux nécessités économiques du moment, devaient être remplacées par une nouvelle convention (1).

Cette réforme, réalisée par la convention du 28 juin 1921 approuvée elle-même par la loi du

(1) Avant la mise en vigueur de la nouvelle convention, un régime provisoire avait été institué par le décret du 15 octobre 1919. Ce décret créait deux comités provisoires : d'une part, un comité provisoire d'exploitation ; d'autre part, un comité provisoire du matériel et de la traction.

29 octobre 1921 (*J. O.* du 12 novembre), allait pallier aux inconvénients du système d'avant-guerre en établissant une étroite collaboration, d'une part, entre tous les réseaux, d'autre part, entre les réseaux et leur personnel.

Dorénavant, les Compagnies de Chemins de fer deviennent solidaires les unes des autres, solidarité qui s'affirme au double point de vue suivant : d'une part, administrativement, par la création du Comité de Direction et du Conseil Supérieur des Chemins de fer, d'autre part, financièrement, par l'établissement d'un Fonds Commun ; enfin, le fait de n'avoir passé qu'une seule convention entre l'Etat et les Compagnies de Chemins de fer montre bien que tous les réseaux sont maintenant soumis au même régime et qu'ils ont tous, tant à l'égard de l'Etat qu'à l'égard des usagers et qu'à l'égard de leur personnel, les mêmes droits et les mêmes devoirs.

Quant aux cheminots, la révision des conventions devait permettre au législateur de satisfaire leurs revendications ; déjà, en ce qui concerne la durée du travail, l'application de la loi de huit heures, qui représente pour les Compagnies un lourd sacrifice, avait réalisé sur ce point un très grand progrès ; de nouvelles réformes étaient alors possibles, car on ne se heurtait plus aux critiques des adversaires de l'intervention de l'Etat dans les rapports entre les Compagnies et leur personnel ; les conventions de 1883 ayant cessé de fonctionner, l'Etat n'était

donc plus lié aux Compagnies comme auparavant. Remarquons, pour terminer, que la guerre en se prolongeant avait permis à l'Etat d'étendre et de consolider les droits qu'il tenait de la réquisition.

En un mot, à une situation économique nouvelle devait correspondre une situation juridique nouvelle, et c'est à l'étude de cette situation juridique, uniquement en ce qui concerne les employés de chemins de fer, que nous nous proposons de consacrer le chapitre suivant. Mais, auparavant, examinons rapidement dans un appendice la situation qui était réservée aux employés de tramways.

Appendice : Les employés de tramways (1).

Nous nous trouvons en face d'une situation assez différente de celle qui a été envisagée dans les paragraphes précédents ; en effet, les employés de tramways, comme d'ailleurs les employés de toute Compagnie de chemins de fer d'intérêt local, ont un travail moins pénible que les agents des grands réseaux, auxquels on ne peut pas les comparer (2). Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que les employés de tramways soient soumis au régime du droit commun ; en effet, aucune disposition particulière n'est prévue en leur faveur, aussi bien dans le cahier des charges types des concessions de tramways (élaboré sous le régime de la loi du 11 juin 1880) que

(1) Nous examinerons en même temps la situation des agents des Compagnies de chemins d'intérêt local, mais il n'est pas possible de faire une étude approfondie de cette question, étant donné le nombre relativement considérable des Compagnies concessionnaires (en 1909, on comptait 97 Compagnies de tramways comprenant 39.951 agents et 103 Compagnies de chemins de fer d'intérêt local comprenant 15.872 agents) et la très grande diversité de ces Compagnies, dont l'importance varie suivant les départements ou les villes dans lesquels se fait l'exploitation.

(2) Les conditions de travail sont en effet sensiblement différentes pour le personnel des lignes d'intérêt local et pour celui des grandes Compagnies : moindre vitesse des trains, moindre intensité de la circulation, absence de travail la nuit, exception faite du Métropolitain de Paris. Même sur les tramways urbains, où le travail est pénible, la tension d'esprit et la fatigue d'un wattman sont en moyenne moindres que celle d'un mécanicien de chemin de fer d'intérêt général.

dans le décret du 6 août 1881 modifié par celui du 13 février 1900 et portant règlement d'administration publique pour l'exploitation des voies ferrées sur le sol des voies publiques.

Le contrat qui lie les employés de tramways aux Compagnies concessionnaires est presque toujours un contrat de louage de services à durée indéterminée, les rapports qui existent entre les compagnies de tramways et leurs agents sont donc régis par l'article 1780 du Code civil et, comme tous les travailleurs, les employés de tramways ont bénéficié des dispositions de l'article 1 de la loi du 27 décembre 1890, qui a modifié l'article 1780 précité (1).

(1) Sur l'application faite par la jurisprudence de l'article 1780 du Code civil aux employés de tramways : La 7^e Chambre du Tribunal civil de la Seine a décidé que le fait pour un wattman de tramway d'avoir le délire de la persécution avec hallucinations de l'ouïe, constitue un juste motif de congédiement ; il y aurait, en effet, danger à confier à cet employé la conduite d'une voiture. (Jugement du 29 mars 1923, *Gaz. des Trib.* du 27 mai 1923. D. P. 1923-5-10. *Gaz. du Pal.* 1923-2-82.) En l'espèce, le Tribunal civil de la Seine n'a fait que suivre la jurisprudence admise sur ce point et suivant laquelle le défaut d'aptitude physique d'un employé ou ouvrier justifie le congé. En ce sens : Cass. Civ., 19 juin 1911 (D. P. 1911-1-543). Trib. Civ. de la Seine. 7 fév. 1913. De même, au cas d'incapacité soit physique, soit même intellectuelle d'un de ses employés, une Compagnie de tramways ne commet aucune faute en enlevant à cet employé, engagé pour un temps indéterminé, ses fonctions de wattman pour lui attribuer un autre emploi moins rémunéré, quand il est contesté que, tout en étant un employé laborieux et régulier, il n'avait ni l'intelligence, ni les aptitudes nécessaires pour être wattman. Cass. Civ. 9 avril 1913.

Cependant, en ce qui concerne les transports de la Région Parisienne, il y a lieu de remarquer que le Conseil Municipal de Paris a toujours tenté de sérieux efforts pour améliorer la situation du personnel employé dans les travaux ou dans les services publics, cherchant à faire bénéficier ce personnel de certains avantages dont ne jouissent ni les employés, ni les ouvriers des entreprises privées, en le payant mieux, en n'exigeant de lui qu'un travail de peu de durée, en lui offrant une continuité d'occupation, des congés, des pensions de retraite, des suspensions de travail les jours de fête. Mais les efforts faits par l'Assemblée Municipale ne furent pas dès le début couronnés de succès. En effet, à deux reprises différentes, les délibérations municipales édictant « les conditions protectrices des ouvriers à imposer aux concessionnaires », furent annulées par le Pouvoir Central (1). Cette opposition du Pouvoir Central devait être de peu de durée ; car, depuis les décrets Millerand des 6 et 10 août 1899 (*J. O.* du 11), des clauses en faveur des ouvriers et employés peuvent être insérées dans les cahiers des charges passés au nom des départements et des communes (2).

Meunier c/Cie des tramways et omnibus de Bordeaux (D. P. 1916-1-260).

(1) Délibérations des 2 mai 1888 et 21 mai 1891.

(2) Il y a lieu de remarquer qu'aux termes des décrets Millerand, ce qui est une faculté pour les communes et les départements devient une obligation lorsqu'il s'agit de l'Etat.

Mais, si la Ville de Paris peut imposer à ses concessionnaires de telles dispositions en faveur des employés des services publics municipaux, et particulièrement des services des transports en commun, il n'en est pas de même des autres communes, ni non plus de la plupart des départements, qui n'ont pas, et de beaucoup, la même importance et les mêmes ressources financières. De plus, lorsqu'on se trouve en face d'une concession très importante, il est plus facile d'imposer au concessionnaire des charges assez lourdes que dans le cas de concessions de moyenne importance.

Un mouvement va cependant se dessiner au début du ^{xx}^e siècle en faveur des employés des voies ferrées secondaires d'intérêt général ou local ; divers projets et propositions de loi seront déposés sur le bureau de la Chambre ; ces projets et propositions, qui tendent presque tous à accorder aux agents de chemins de fer d'intérêt local et de tramways les mêmes avantages que ceux dont bénéficient les agents des grands réseaux, portent plus particulièrement sur les deux points suivants :

I. Repos hebdomadaire (loi du 13 juillet 1906) :
Les Compagnies de chemins de fer d'intérêt local doivent, comme les grands réseaux, accorder cinquante-deux jours de repos à leurs agents, ces journées de repos étant rémunérées

au taux habituel de la journée de travail (1).

II. Retraites : Les agents des Compagnies de chemins de fer d'intérêt local et de tramways doivent, à l'exemple des employés des grandes Compagnies, bénéficier de caisses de retraites (2). Question, qui préoccupait particulièrement la Chambre depuis le vote de la loi du 21 juillet 1909 sur les retraites des agents des grands réseaux ainsi qu'en témoigne l'ordre du jour suivant voté le 27 janvier 1910 à la suite d'une interpellation de M. Engerand :

(1) Proposition de loi Engerand, Argeliès, E. Flandin, Lemire. Chambre. Séance du 15 juillet 1909. *J. O. Ch. des Dép.* 1909. Doc. Parl. Annexe n° 2709. Mais, si la loi du 13 juillet 1906 n'a pas été déclarée applicable aux employés des Compagnies de chemins de fer d'intérêt local comme aux agents des grandes Compagnies, il n'en est pas de même des employés des Compagnies de tramways proprement dits, c'est-à-dire de tramways urbains. Il résulte, en effet, des travaux préparatoires de la loi de 1906, et notamment du rapport présenté au Sénat par M. Poirrier, que le législateur a eu en vue d'appliquer les dispositions de cette loi à ces Compagnies, qui ont dû se conformer au décret du 24 août 1906 organisant le contrôle des jours de repos (*Cf.* Circulaire ministérielle du 22 mai 1907).

(2) Projet de résolution de MM. E. Flandin et Engerand, présenté à la Chambre le 13 juin 1905 et voté par elle le 18 janvier 1906. Proposition de MM. E. Flandin et Engerand. Chambre. Séance du 15 juillet 1909. Annexe n° 2710. Les auteurs de cette proposition faisaient remarquer que sur 100 Compagnies de chemins de fer d'intérêt local, 30 seulement avaient des caisses de retraites. En ce sens : Rapport Rabier. Chambre. 24 février 1910. *J. O.* 1910. Ch. des Dép. Doc. Parl. Annexe n° 3132. Projet de loi Caillaux-Augagneur accordant aux agents des chemins de fer d'intérêt local et des tramways un régime analogue à celui que la loi du 21 juillet 1909 a institué pour le personnel des Compagnies d'intérêt général. Chambre. Séance du 12 juillet 1911. *J. O.* 1911. Ch. des Dép. Doc. Parl. Annexe n° 1194.

« La Chambre invite le Gouvernement à réglementer les conditions de travail des employés de chemins de fer secondaires d'intérêt général, local et des tramways, et à poursuivre leur assimilation, dans la mesure du possible, à la loi des retraites visant le personnel des grands réseaux. »

Ces projets et propositions de loi répondent à des buts très louables, mais n'en sont pas moins critiquables ; car on ne peut admettre que l'Etat puisse intervenir dans les rapports entre les Compagnies de chemins de fer d'intérêt local et de tramways et les agents de ces Compagnies. En effet, le problème qui se pose dans ce cas est tout à fait différent de celui qui se posait pour les Compagnies de chemins de fer d'intérêt général, l'autorité concédante n'étant plus l'Etat mais les collectivités locales (communes ou départements). Dans ces conditions, l'Etat a-t-il le droit de modifier un contrat de concession, dans lequel il n'intervient pas comme partie ? Peut-il imposer au concessionnaire et par suite indirectement au concédant, des charges extra-contractuelles ? Certes, on peut en douter ; en effet, l'Etat est tenu de respecter non seulement les droits des concessionnaires mais aussi les prérogatives des concédants.

A cet argument de droit vient s'ajouter un argument de fait : l'imposition de charges extra-contractuelles aux concessionnaires des services

publics des transports locaux va se répercuter plus ou moins directement sur les budgets des collectivités locales, risquant d'entraîner des conséquences financières des plus désastreuses, conséquences d'autant plus désastreuses que les budgets locaux n'ont pas la même élasticité que le budget de l'Etat ; les collectivités locales ont, en effet, des ressources assez limitées et ne peuvent faire appel aussi facilement que l'Etat au crédit public.

Le législateur ne s'est pas arrêté devant de telles considérations et a tenu à satisfaire en partie les revendications des employés des chemins de fer d'intérêt local et des tramways en votant l'article 126 de la loi de Finances du 8 avril 1910 (*J. O.* du 10.) Aux termes de cet article, il est, en effet, prévu que « dans le délai de dix-huit mois les Compagnies et Administrations des chemins de fer d'intérêt général secondaires, d'intérêt local et de tramways, devront soumettre, après entente, s'il y a lieu, avec les départements et les communes intéressés, à l'homologation ministérielle des statuts et règlements de caisses de retraites. » (Alinéa 1.)

« Dans le cas où l'homologation n'est accordée que sous certaines modifications ou additions, il sera statué par un décret rendu sur avis conforme du Conseil d'Etat. » (Alinéa 2.)

Enfin, « les conventions ou cahiers des charges annexés à l'acte déclaratif d'utilité publique d'une

voie ferrée d'intérêt local devront à l'avenir comprendre des dispositions relatives aux conditions du travail et à la retraite du personnel ». (Alinéa 3.) Disposition des plus importantes, et qui a été adjointe à l'article 126 à la demande de M. Rabier, Président de la Commission des Travaux Publics (1).

Cette disposition a d'ailleurs été reprise dans la loi du 31 juillet 1913 sur le nouveau régime des voies ferrées d'intérêt local, dont elle forme l'article 48 (2). Mais, comme dans la loi du 8 avril 1910, le législateur n'envisage que le cas des réseaux à concéder dans l'avenir.

Dans ces conditions, à la veille de la guerre, les employés appartenant à des Compagnies de chemins de fer d'intérêt local ou de tramways ne bénéficiaient pas de certains avantages spéciaux : congé annuel, salaire minimum, salaire intégral pendant les maladies, maximum de durée de travail (3), à moins que l'autorité concédante (en l'espèce la commune ou le département) n'eut imposé au concessionnaire dans le cahier des charges certaines conditions protectrices du travail ; ce qui était d'ailleurs le cas de presque

(1) Chambre. Séance du 2 mars 1910.

(2) Art. 48 : « Les conventions ou cahiers des charges annexés à l'acte déclaratif d'utilité publique d'une voie ferrée d'intérêt local, devront à l'avenir comprendre des dispositions relatives aux conditions du travail et à la retraite du personnel. »

(3) Il y a lieu de mettre à part la question des retraites, qui ne rentre pas dans le cadre de notre étude.

toutes les Compagnies de transports en commun de la Région Parisienne.

En effet, les concessions accordées par la Ville de Paris et par le Département de la Seine étaient presque toutes subordonnées à des conditions de travail, conditions qui variaient d'ailleurs suivant la date de la concession : concessions de 1899 d'une part, concessions de 1900 d'autre part. Se rangeaient dans la première catégorie : l'Ouest-Parisien et les Nogentais, dans la seconde catégorie : la Compagnie Générale Parisienne, les Tramways de la Rive Gauche de Paris, l'Est-Parisien; il y avait aussi des Compagnies qui chevauchaient entre les deux catégories : le Nord-Parisien, la Compagnie des Tramways mécaniques des environs de Paris. Par contre, certaines concessions n'étaient soumises à aucune condition de travail : la Compagnie des Omnibus et la Compagnie des Tramways de Paris et du département de la Seine (sauf pour certaines lignes) (1).

En ce qui concerne la Compagnie des Omnibus, cette situation ne devait guère durer ; en effet, en 1910, certaines lignes de tramways vont être réunies pour former le réseau dit « Réseau municipal de tramways », qui sera rétrocédé à la Compagnie des

(1) Consulter sur ce point : Mossé. Thèse. "Du régime des transports en commun à Paris".

Omnibus par la convention du 28 mai 1910, approuvée par décret du 31 mai 1910. Aux termes de cette convention, la Compagnie des Omnibus s'était engagée à assurer à son personnel un ensemble d'améliorations représentant un supplément de dépenses de 4.500.000 francs, améliorations qui visaient tout le personnel employé par la Compagnie des Omnibus, tant pour les tramways que pour les omnibus ; l'emploi de cette somme devait être déterminé par une commission mixte composée par tiers de représentants élus du personnel, de la compagnie concessionnaire et de la Ville de Paris.

Les mêmes avantages étaient aussi accordés au personnel du chemin de fer Métropolitain de Paris.

En ce qui concerne la durée du travail, la loi du 23 avril 1919, ou loi de huit heures, a été appliquée aux Compagnies de chemins de fer d'intérêt local et de tramways comme aux autres industries. Elle a d'ailleurs causé dans leur exploitation une perturbation particulièrement grave. De même que les grands réseaux, les Compagnies de chemins de fer d'intérêt local et de tramways ont été obligées d'augmenter le nombre de leurs agents au moment même où les pertes de vies humaines causées par la guerre auraient dû exiger une réduction du nombre des employés des services publics. Contribuant dans une large mesure à détruire l'équilibre financier déjà instable de l'exploitation et acculant ainsi la plupart

des Compagnies à un déficit chronique, la loi de huit heures a eu sur ce point les conséquences les plus désastreuses (1).

(1) Sur l'application de la loi de huit heures aux Compagnies de chemins de fer d'intérêt local et de tramways : Le Ministre des Travaux Publics ne pouvait pas agir ; en effet, s'agissant de concessions départementales ou communales, c'était aux autorités locales qu'il appartenait de prendre et de proposer toutes les mesures que comportait la mise en vigueur de la loi, et d'examiner tous les problèmes techniques, administratifs ou financiers qu'elle faisait apparaître. Le Ministre des Travaux Publics s'est donc contenté, par voie de circulaires ministérielles adressées aux Préfets, de donner certaines indications destinées à guider les autorités locales compétentes, préconisant l'application de la loi par voie de réalisations d'accords entre les organisations patronales et ouvrières. Aussi, comme pour les grandes Compagnies, il a été institué des commissions paritaires, composées en nombre égal de représentants des Compagnies et de représentants du personnel, et dont le rôle était de rechercher les modalités d'application de la loi ; les règles résultant du travail d'ensemble de ces commissions devant être, en général, consacrées par des règlements d'administration publique prévus par la loi ; dans le cas où les efforts tentés en vue de réaliser une entente resteraient sans résultat, le règlement d'administration publique devait alors être pris d'office.

CHAPITRE II

Changements apportés à la suite de la guerre

Les avantages qui ont été accordés au personnel des Compagnies de Chemins de fer à la suite de la guerre, proviennent des deux sources suivantes :

I. Lois et décrets d'ordre généraux (loi du 23 avril 1919 sur la durée du travail par exemple).

Lois et décrets spéciaux aux chemins de fer (loi du 29 octobre 1921 sur le nouveau régime des chemins de fer).

II. Le Statut du Personnel et les Conditions de Rémunération ; textes issus d'une commission arbitrale.

Pour notre étude, ne retenons que les deux points suivants :

a) Participation du personnel des chemins de fer à l'exploitation des réseaux, telle qu'elle est prévue dans la convention du 28 juin 1921, approuvée elle-même par la loi du 29 octobre 1921.

b) Le Statut du Personnel.

**§ I. — Participation du personnel
à l'exploitation des réseaux.**

La participation des ouvriers à la direction de l'entreprise capitaliste à laquelle ils appartiennent, peut se réaliser de diverses façons. On peut réserver à certains ouvriers désignés par leurs camarades, des postes dans les organes de la direction ; on peut aussi créer, conformément aux dispositions de la loi du 26 avril 1917 (*J. O.* du 28), des actions dites « actions de travail », qui seraient la propriété collective du personnel salarié, et permettre ainsi aux ouvriers d'accéder à l'Assemblée générale, puis au Conseil d'Administration.

On avait d'ailleurs fondé dans cette loi du 26 avril 1917 de grands espoirs ; on espérait, en effet, qu'elle pourrait réaliser l'union si ardemment souhaitée entre le Travail et le Capital. « La forme de l'actionnariat collectif, disait M. le sénateur Deloncle, est la meilleure forme sous laquelle on peut songer faire cesser le conflit existant entre le capital et le travail... elle (la loi) permet d'associer intimement le capital et le travail. Elle donne à l'ouvrier la possibilité de s'élever dans la hiérarchie sociale... Elle substitue aux défiances injustifiées, aux conflits toujours si fâcheux, la confiance et la solidarité, qui

procèdent d'une œuvre accomplie en commun » (1). Mais cette loi, dans laquelle ses rédacteurs avaient fondé de trop grands espoirs, n'a pas donné les résultats escomptés.

Cependant, si la participation ouvrière peut donner lieu sur certains points à diverses critiques, il ne faut pas mésestimer les avantages, avant tout d'ordre pratique, que présente une telle institution.

En effet, l'ouvrier n'a peut-être pas les connaissances commerciales et juridiques suffisantes pour diriger une entreprise capitaliste d'une certaine importance ; mais il n'en est pas moins apte à fournir des renseignements très précieux sur certaines questions d'ordre intérieur, sur le fonctionnement de certaines machines par exemple. Plus avertis que les techniciens, qui peuvent n'envisager que le point de vue théorique, ils seront parfois mieux placés que ces derniers pour montrer la nécessité pratique ou, au contraire, l'inutilité pratique que peut présenter telle ou telle amélioration.

En admettant des délégués du personnel au Conseil Supérieur des Chemins de fer, les Grandes Compagnies de Chemins de fer ont fait un essai, certes timide, dans ce sens ; mais cet essai n'en constitue pas moins un réel progrès, d'autant que les Compagnies ont essayé d'intéresser leur personnel non seulement au fonctionnement des Réseaux,

(1) Rapport Deloncle. Sénat. Séance du 26 octobre 1916. *J. O.* 1916. Sénat. Doc. Parl. Annexe n° 386.

mais aussi aux bénéfices de l'exploitation en instituant une prime de gestion (article 14 de la convention du 28 juin 1921).

Avant d'étudier le régime actuellement en vigueur, examinons rapidement les divers projets qui ont été présentés au Parlement lors du vote de la loi du 29 octobre 1921 sur le nouveau régime des chemins de fer ; nous pourrons ainsi entrevoir les diverses tendances qui se sont manifestées sur ce point.

Alinéa 1. Projet Loucheur. Projet Charlot.

Lorsque les Compagnies reprirent la direction de leurs réseaux, qui se trouvaient alors dans un état de complète désorganisation, la nécessité d'une réforme des exploitations ferroviaires ne fut contestée par personne ; déjà, dès avant la guerre, une réorganisation des réseaux s'avérait nécessaire. L'Etat était donc contraint de changer au plus tôt les conventions de 1883 ; mais dans quel sens devait s'opérer ce changement : rachat ou conventions nouvelles ? En effet, deux thèses essentielles étaient en présence : devait-on racheter immédiatement l'ensemble des réseaux ou au contraire fallait-il reprendre avec les Compagnies, qui seraient maintenues, des contrats modifiant ceux de 1883 ?

C'est le système du rachat qui a été présenté par M. Loucheur et plusieurs de ses collègues à la Chambre le 27 mai 1920 (1).

Si M. Loucheur préconisait le rachat des réseaux par l'Etat, il ne s'en déclarait pas moins l'adversaire acharné de « l'Etatisme » ; cette solution du rachat était, d'après lui, la seule solution qui puisse réaliser l'unité et l'harmonie dans l'ensemble des chemins de fer français, toutes les autres solutions lui paraissant inefficaces et boiteuses. Il fallait avant tout dans les chemins de fer un commandement unique, un conseil d'administration unique, et l'on ne pouvait se contenter d'organismes de coordination qui auraient permis aux réseaux de se décharger sur eux de toute responsabilité, tant au point de vue technique que pécuniaire.

Mais « racheter » ne veut pas dire « exploiter par l'Etat » ; en effet, le projet Loucheur prévoyait la création d'une Société fermière chargée de l'exploitation des réseaux rachetés et des réseaux de l'Etat et d'Alsace-Lorraine dans les conditions suivantes :

La Société nouvelle devait avoir un capital de 500 millions de francs et être constituée avec participation ouvrière conformément aux dispositions de la loi du 26 avril 1917 (art. 2).

D'une part, en ce qui concerne le capital social (art. 4), un droit de souscription était réservé aux

(1) Proposition de loi Loucheur. *J. O.* 1920. Ch. des Dép. Doc. Parl. Annexe n° 943.

actionnaires des Compagnies jusqu'à concurrence de 33 % du capital social, mais que si un accord sur la question du rachat était intervenu entre l'Etat et les Compagnies (1). Un droit de souscription identique était réservé aux grandes collectivités du pays, le solde des titres disponibles devant être mis en souscription dans le public.

D'autre part, en ce qui concerne la participation ouvrière, le projet Loucheur prévoyait la création d'un nombre d'actions de travail représentant 25 % du nombre des actions de capital : soit 250.000 actions de travail, qui seraient la propriété collective du personnel salarié, constitué en société commerciale coopérative de main-d'œuvre (*Cf.* loi du 26 avril 1917). Les bénéfices provenant de ces actions devaient être affectés pour moitié, et jusqu'à concurrence de 100 millions de francs, à la souscription au pair d'actions de capital et pour le reste (c'est-à-dire l'autre moitié et le tout au delà de 100 millions de francs) à l'amélioration des retraites des travailleurs des chemins de fer (art. 5).

Parmi les charges financières de la nouvelle Société figurait le paiement du loyer des installations mises à sa disposition, ce loyer devant comprendre : 1^o « Le montant de l'annuité de rachat due par l'Etat aux Compagnies anciennes. » 2^o « Le montant d'une annuité

(1) M. Loucheur préconisait le rachat amiable des réseaux, et ce n'est qu'à défaut d'accord amiable que le Ministre des Travaux Publics devait engager la procédure du rachat à l'égard des Compagnies.

à fixer pour la mise à disposition de l'ancien réseau de l'Etat et de celui d'Alsace-Lorraine. » 3° « Le montant de l'annuité versée à l'ancienne Compagnie de l'Ouest. » 4° « Une part des bénéfices. »

Quant à la direction de cette Compagnie, elle était assurée par un Conseil d'Administration unique composé de trente membres répartis de la façon suivante : huit élus par les grandes collectivités ayant souscrit le tiers du capital, seize élus par les autres actionnaires de capital, six élus par le personnel au scrutin proportionnel, le Gouvernement étant représenté par trois Commissaires. Le Conseil ainsi constitué n'était pas libre de ses actes ; en effet, toutes ses délibérations, comme d'ailleurs celles de l'Assemblée Générale, devaient être approuvées par le Ministre des Travaux Publics (art. 6).

A ces dispositions, il y a lieu d'ajouter celles relatives au mode de répartition des bénéfices (art. 8). Après l'attribution au capital d'un intérêt cumulatif supérieur de 1 % au taux moyen de rapport des emprunts français émis pendant et depuis la guerre, le solde des bénéfices devait être réparti de la façon suivante : pour l'Etat de 20 à 30 % progressivement, pour les actions de capital de 60 à 40 % progressivement, pour les actions de travail de 20 à 30 % progressivement. Ce mode de répartition, qui faisait participer le personnel et l'Etat aux bénéfices de l'exploitation et qui augmentait cette participation proportionnellement aux bénéfices, avait l'avantage

d'empêcher que, dans le cas de gros bénéfices, les capitalistes ne puissent s'enrichir aux dépens de l'Etat, qui était l'autorité concédante, et aux dépens des travailleurs des chemins de fer, qui, par leur dévouement, avaient assuré le bon fonctionnement du service public des transports.

Enfin, parmi les mesures appelées à figurer dans la convention qui devait intervenir avec la Société nouvelle, le projet Loucheur mentionnait « les méthodes à employer pour régler les contestations qui pourraient s'élever entre un ou plusieurs réseaux et leur personnel sur les questions relatives aux statuts, ainsi qu'aux règles de travail, de rémunération... » (art. 9-2°).

Le projet Loucheur, du fait qu'il supposait le rachat des Compagnies, avait été écarté dès le début ; en effet, le rachat était considéré à cette époque comme une opération aventureuse et inopportune ; car ce n'était pas au moment où ses finances se trouvaient en difficulté, que l'on pouvait exposer l'Etat à des débours formidables, et ce dans un délai de trois mois (art. 36 du cahier des charges) (1). D'ailleurs, M. Loucheur ne tenait pas absolument au rachat et y aurait volontiers substitué, ainsi qu'il l'a fait remarquer devant la Commission des Travaux Publics de la Chambre, la création de la Société fermière par fusion amiable entre les Compagnies ; mais,

(1) Rapport Lorin. Chambre. Séance du 16 novembre 1920. J. O. 1920. Ch. des Dép. Doc. Parl. Annexe n° 1456.

les réseaux ayant fait savoir qu'ils n'étaient nullement disposés à s'orienter dans cette voie, la réalisation du projet Loucheur aurait donc entraîné l'application de la procédure du rachat, telle qu'elle était prévue dans le cahier des charges.

Mis à part la question du rachat, la partie la plus intéressante, et qui d'ailleurs a été la plus critiquée, du projet Loucheur, est celle relative à la participation du personnel.

En ce qui concerne la présence du personnel au Conseil d'Administration, cette disposition était des plus heureuses ; en effet, il est juste que les agents des chemins de fer soient représentés au sein de la Compagnie « non seulement pour y représenter leurs intérêts corporatifs, mais encore pour défendre leurs intérêts financiers, puisque des actions de travail leur sont attribuées ». « Nul ne conteste, déclarait M. Lorin dans son rapport à la Chambre, qu'il convient de donner au personnel des réseaux le moyen de se faire entendre de la direction — car son travail est un des facteurs nécessaires de l'entreprise — et qu'un stimulant excellent pour les employés soit une participation dans l'entreprise. »

En ce qui concerne la création d'actions de travail, il était douteux que l'application du régime des actions de travail, du fait qu'il était très nouveau, pût être introduit dans l'industrie des chemins de fer. On craignait, en effet, que cette idée de l'action de travail ne fasse naître dans l'esprit des membres

de la société coopérative de main-d'œuvre, des prétentions à la direction de l'exploitation des réseaux et ne les pousse à absorber l'autorité de la Société fermière ; car, en cette circonstance, on ne peut, disait-on, « compter sur une harmonie pré-établie et faire de cette coopération des deux sociétés un sujet d'idylle ».

Au premier abord, le projet Loucheur parut des plus séduisants ; mais, à l'examen, on se rendit compte qu'il comportait de nombreuses inconnues qui ne cessaient d'être inquiétantes.

Le principe du rachat ayant été repoussé, la Chambre repoussa aussi le principe des actions de travail, qui comptait cependant de nombreux partisans ; car l'expérience seule pouvait montrer la valeur de la loi du 26 avril 1917 et il était impossible d'engager dans la voie de l'expérience une entreprise comme celle des chemins de fer.



Au projet Loucheur, il y a lieu de rattacher la proposition de loi déposée par M. Charlot et plusieurs de ses collègues sur le bureau de la Chambre, qui ne visait pas seulement les chemins de fer mais toutes les Compagnies concessionnaires ou fermières de services publics (mines, force hydraulique, transports en général...) (1).

(1) Proposition Charlot. Chambre. Séance du 5 mars 1920. J. O. 1920. Ch. des Dép. Doc. Parl. Annexe n° 480.

De cette proposition M. Charlot avait détaché la partie concernant plus spécialement les chemins de fer et avait proposé à la Chambre de l'introduire dans la loi, alors en discussion, sous forme d'amendement à l'article 20 non du projet de loi mais de la convention qui y était annexée (convention du 17 mai 1920).

Dans le système qu'il préconisait, M. Charlot attribuait à l'Etat un certain nombre d'actions (les unes sous forme d'actions ordinaires, les autres sous forme d'actions de second rang) en compensation des avances faites aux Compagnies ; mais une partie de ces actions devait être remise au personnel sous forme d'actions de travail avec toutes les conséquences que cette propriété comporte : entrée aux Assemblées Générales et aux Conseils d'Administration des Compagnies. Le régime proposé par M. Charlot était donc basé sur le principe suivant : « Assurer au Personnel des Chemins de fer et à l'Etat le double bénéfice de participer à la gestion de cette industrie et d'en partager les bénéfices » en leur attribuant des actions.

Une telle réforme avait peu de chance d'aboutir, car elle supposait l'accord préalable des Compagnies ; or, les réseaux étaient opposés à toute transaction dans ce sens, ainsi qu'en témoigne le refus suivant adressé à la Commission des Travaux Publics de la Chambre :

« Les Compagnies sont dans l'obligation de re-

pousser d'une manière absolue la suggestion de la Commission relative à la création d'actions de second rang. Outre que cette création nécessiterait une modification des statuts des Compagnies, modification qui soulèverait les objections juridiques les plus graves, elle entraînerait pour l'exploitation des charges supplémentaires et exigerait une aggravation des tarifs correspondant aux dividendes à attribuer à ces actions. Lorsque la situation des réseaux redeviendra satisfaisante et donnera des excédents, il sera plus conforme à l'intérêt général de diminuer les tarifs que de rémunérer des actions supplémentaires. »

D'ailleurs, cette conception de l'Etat-actionnaire et du Personnel-actionnaire n'était possible que dans le cas de concessions nouvelles, lorsqu'on se trouvait en face d'un demandeur en concession auquel il était loisible d'imposer ses conditions (1), mais non lorsqu'on se trouvait en face de concessionnaires en possession de leurs réseaux et auxquels l'Etat était lié par des conventions.

En un mot, on ne pouvait pas traiter les chemins de fer comme quelque chose de tout nouveau en France, on devait donc transiger parce qu'il y avait des situations acquises (2).

Remarquons, pour terminer, que sur un point

(1) Cf. Loi du 9 septembre 1919 sur les mines. Loi du 16 octobre 1919 sur l'utilisation de l'énergie hydraulique.

(2) Cf. Lettre adressée le 31 juillet 1920 par la Commission des Travaux Publics au Ministre des Travaux Publics.

(représentation de l'Etat dans les Conseils d'Administration des Compagnies) M. Charlot n'avait fait qu'anticiper sur l'avenir. En effet, par suite de la situation très critique des Grands Réseaux, due principalement à la dépression économique mondiale, à la concurrence automobile, à l'impôt écrasant sur les transports par chemins de fer ainsi qu'aux dispositions trop strictes des cahiers des charges, la convention du 28 juin 1921, liant actuellement l'Etat aux Compagnies de Chemins de fer, a été modifiée par un avenant en date du 6 juillet 1933, approuvé au regard de l'Etat par la loi du 8 juillet 1933. Parmi les modifications apportées par l'avenant du 6 juillet 1933 figure la disposition suivante : Les Compagnies doivent permettre la nomination de deux représentants de l'Etat dans leurs Conseils d'Administration en sus du nombre statutaire des membres désignés par les Assemblées d'Actionnaires (art. 1 de l'avenant). Les modifications statutaires qu'entraîna la réalisation de cette réforme, ont été approuvées par les Assemblées Générales Extraordinaires des Actionnaires des Compagnies réunies à cet effet au cours de l'année 1933.

Alinéa 2 : Projet Blum (1).

« La nationalisation industrialisée », tel était le programme que s'était fixée la C. G. T. en 1920 et

(1) Proposition de loi Blum. Chambre. Séance du 30 juillet 1920. J. O. 1920. Ch. des Dép. Doc. Parl. Annexe n° 1464.

dont le but avait été défini par le Conseil Économique du Travail dans les termes suivants :

« Une entreprise est nationalisée lorsqu'elle n'est plus exploitée qu'en vue des besoins de la communauté et qu'elle n'a d'autre but que de procurer aux consommateurs le maximum d'utilité et d'économie. »

D'après les socialistes, l'industrie des chemins de fer, dont l'exploitation donnait lieu à de si graves mécomptes, était l'entreprise où l'application de ce principe s'imposait ; il convenait donc de modifier le régime des chemins de fer et de l'instituer sur de nouvelles bases, tel était le but du projet cégétiste élaboré par M. Jouhaux, puis remanié par M. Blum lors de son dépôt à la Chambre le 30 juillet 1920.

Aux termes de ce projet, l'Etat Français devait reprendre l'exploitation et la gestion des grands réseaux de chemins de fer d'intérêt général (art. 1) et s'engager en échange à assumer toutes les charges financières de ces réseaux (intérêt et amortissement des obligations, paiement aux actionnaires des dividendes minima jusqu'à l'expiration des concessions remboursement des actions amorties) (art. 2) ; mais l'Etat n'exploitait pas lui-même et s'en remettait à un organisme doué de la personnalité civile et de l'autonomie financière, dénommé « Office National des Chemins de fer ».

Cet organisme était administré par un Conseil Central de quarante-huit membres ainsi répartis : 1/3 de représentants des producteurs (c'est-à-dire

ceux qui assurent le service des transports), 1/3 de représentants des consommateurs et usagers, 1/3 de représentants de la collectivité nationale, élus pour six ans par les organismes professionnels de chaque groupe et renouvelables par moitié tous les trois ans.

Doté de tous les pouvoirs d'initiative et de décision nécessaires à l'exploitation, à la gestion et au développement du réseau national, le Conseil Central formait une assemblée qui ne siégeait que tous les deux mois ; aussi devait-il élire dans son sein une délégation permanente de douze membres, chargée de préparer ses décisions et d'en assurer l'exécution ; cette délégation était elle-même assistée de trois directeurs généraux (art. 4). Telle était l'organisation centrale.

En vue d'éviter les inconvénients d'une centralisation trop poussée, des circonscriptions régionales devaient être établies « de façon à respecter l'unité de chaque région économique et à rapprocher autant que possible l'exploitation des besoins des consommateurs et usagers » ; la direction était assurée dans chaque région par trois directeurs régionaux, assistés d'un conseil régional consultatif de vingt-quatre membres répartis de la façon suivante : 8 représentants des cheminots, 8 représentants de l'industrie et de l'agriculture, 8 représentants des services publics intéressés, nommés pour six ans et renouvelables par moitié tous les trois ans (art. 6).

Préparé par les directeurs généraux d'accord avec

la délégation permanente, puis approuvé par le Conseil Central, le budget de l'Office devait être voté chaque année par le Parlement à titre de budget annexe au budget général (art. 7).

Laissant de côté l'article 8 relatif à la fixation des tarifs et l'article 9 relatif à l'exécution de travaux neufs, nous arrivons à l'article 10 qui réglait la situation des cheminots de la façon suivante :

« Un contrat collectif de travail d'une durée limitée sera passée entre le Conseil Central d'une part et la Fédération Nationale des Chemins de fer de l'autre. Ce contrat déterminera les salaires nationaux de base ; il réglera les avancements de grade et de classe, les congés, la procédure et les peines disciplinaires, le mode de gestion des Caisses de retraites de prévoyance ou autres ; il fixera, après avis des conseils régionaux, le quantum des indemnités de résidence et les coefficients, variables suivant les conditions locales et l'amélioration progressive des moyens techniques, qui permettront d'intéresser le personnel à la meilleure exploitation. »

Repoussant la gestion par les Compagnies, auxquelles il reprochait de poursuivre une politique de profit personnel et de se désintéresser de leurs actionnaires qui étaient assurés de toucher un dividende minimum par suite du jeu des conventions, repoussant aussi la gestion par l'Etat, qui aboutirait à confier l'une des industries les plus importantes de la Nation entre les mains d'une « bureaucratie

irresponsable, plus sensible aux influences politiques qu'aux nécessités économiques », le projet Blum proposait la gestion directe par les intéressés eux-mêmes ; cette solution était, d'après son auteur, la meilleure. En effet, les intéressés qui comprenaient d'une part les usagers, d'autre part les techniciens, employés et ouvriers chargés d'assurer la marche des trains, avaient intérêt à assurer un bon fonctionnement du service public des transports : les premiers en vue d'un abaissement des tarifs, les seconds en vue d'une augmentation des salaires ; tout abaissement des tarifs et toute augmentation des salaires supposant, avant tout, une compression des frais généraux, qu'on peut réaliser facilement en supprimant tous les abus qui existaient alors : suppression des emplois inutiles, achat du matériel roulant à sa valeur réelle... etc.

Les dispositions relatives au personnel étaient, certes, des plus libérales ; en effet, les employés des réseaux étaient non seulement associés à la direction des chemins de fer, mais, comme ils étaient en minorité dans les comités régionaux et au Conseil Central, il leur était aussi reconnu le droit de débattre librement et en toute indépendance les conditions du travail et de se mettre en grève dans le cas où ils trouveraient insuffisantes les conditions accordées. Un contrat collectif, véritable statut, devait de plus fixer les conditions du travail ainsi débattues.

Mais ce contrat collectif, étant fait pour une durée

limitée, allait permettre aux cheminots de réclamer continuellement de nouveaux avantages sous la menace, au cas de refus, de faire grève. Dans ces conditions, si une telle éventualité se réalisait, le Conseil Central n'aurait plus qu'à capituler afin d'éviter au pays les conséquences désastreuses que pourrait entraîner une grève prolongée des transports.

Ainsi, le projet Blum avait été fait non dans l'intérêt public, comme le prétendait son auteur, mais dans l'intérêt exclusif des cheminots ou plutôt, et ce serait plus juste, dans l'intérêt exclusif de la Fédération Nationale des Cheminots, qui, bien que n'englobant que 30 % des agents des chemins de fer, était chargée de désigner les délégués du personnel aux comités régionaux et au Conseil Central. Le régime ainsi institué aboutissait donc à la dictature des cheminots affiliés à la Fédération Nationale, c'est-à-dire à la dictature d'une minorité turbulente sur une majorité raisonnable ; en effet, en reconnaissant aux agents des services publics, et surtout aux agents d'un service public comme celui des transports, le droit de se mettre en grève, les socialistes remettaient entre les mains des syndicats une arme redoutable, que ces derniers avaient déjà brandie plusieurs fois, non pour assurer la défense des intérêts professionnels de leurs adhérents mais en vue d'une propagande révolutionnaire.

Il suffit d'ailleurs de connaître les buts que poursuivait la C. G. T., cliente du parti socialiste, pour se

rendre compte que le projet qui venait d'être déposé sur le bureau de la Chambre, n'était qu'une façade, qu'un heureux camouflage ; en effet, les dirigeants de la C. G. T. considéraient la nationalisation non comme un but mais comme un moyen. « Nous voulons la nationalisation, disait un délégué de la C. G. T. dans une réunion tenue à Bordeaux en 1920, parce qu'elle est la préface de la révolution » et M. Jouhaux, de son côté, de déclarer « que son projet n'était qu'un replâtrage momentané du régime actuel, destiné à préparer la transformation définitive, qu'il se proposait d'atteindre », c'est-à-dire la dictature du prolétariat et la suppression du capitalisme (1).

Laissant de côté toutes ces considérations, que doit-on penser d'un projet qui écarte d'un trait de plume le premier obstacle que posait le rachat, c'est-à-dire le remboursement du matériel roulant (art. 36 du cahier des charges) ; qui, par suite du jeu du système de la représentation professionnelle, confie les leviers de commande à des délégués élus par la minorité des intéressés, et qui de plus peuvent être révoqués librement par les organisations qui les ont désignés ? Question, à laquelle a répondu la Chambre en repoussant le projet Blum.

On peut, certes, reconnaître que M. Blum en mettant sur pied le projet cégétiste, en lui donnant une forme humaine, a fait preuve d'une certaine

(1) Sur les buts poursuivis par la C. G. T., voir *suprà* : Les conflits d'ordre collectif.

habileté et d'une grande fertilité d'esprit ; mais il est par contre difficile de prendre en considération son projet (1).

Alinéa 3 : Régime actuel.

Les projets que nous venons d'examiner et qui accordaient aux employés des chemins de fer une large participation dans la gestion des Compagnies, ayant été repoussés si ce n'est par la Chambre du moins par le Sénat, il serait inexact de croire que le législateur était opposé à toute participation du personnel. En effet, le décret du 15 octobre 1919 (2), en faisant entrer trois représentants du personnel dans les deux organismes nouveaux qu'il instituait : le Comité provisoire d'exploitation d'une part et le Comité technique provisoire du matériel et de la traction d'autre part, allait inaugurer une politique de large collaboration, d'association non seulement morale mais encore pécuniaire en faveur des employés de chemins de fer : politique qui aboutit après un an d'efforts, de discussions, d'amendements, de modifications par le Sénat à la loi du 29 octo-

(1) Sur cette question : consulter le rapport de MM. Dutreil et Maunoury. Chambre. Séance du 31 juillet 1920. *J. O.* 1920. Ch. des Dép. Doc. Parl. Annexe nos 1497 et 1498.

(2) *J. O.* du 21 octobre 1919. Il est inutile d'insister sur les précédents d'avant-guerre. Cf. Statut des Agents du Réseau de l'Etat.

bre 1921 et à la Convention du 28 juillet 1921, qui y est annexée (1).

Le nouveau régime institué par les deux textes précités, améliore et consolide, comme nous l'avons vu au début, la situation morale et matérielle du personnel des chemins de fer : Situation morale d'une part, par l'accession des employés au Conseil Supérieur des Chemins de Fer et par la création d'un Tribunal Arbitral. Situation matérielle d'autre part, par l'institution d'une prime de gestion.

Nous laisserons de côté tout ce qui touche à la prime de gestion, qui ne rentre pas dans le cadre de notre étude, et le Tribunal Arbitral, que nous nous proposons d'examiner plus loin, pour ne nous occuper que de la représentation du personnel au Conseil Supérieur des Chemins de Fer.

Prévu par l'article 2 de la Convention du 28 juin 1921, le Conseil Supérieur des Chemins de Fer, qui était composé primitivement de soixante membres, comprend depuis l'incorporation du réseau d'Alsace-Lorraine dans l'organisation commune des chemins de fer d'intérêt général soixante-dix membres en sus du Président (2). Ces membres sont ainsi répartis :

Vingt et un membres du Comité de Direction,

(1) *J. O.* du 12 novembre 1921.

(2) C'est par décision rendue le 21 mars 1921 que le Ministre des Travaux Publics a fait entrer les chemins de fer d'Alsace-Lorraine dans l'organisation commune des Réseaux. Sur la composition définitive du Conseil Supérieur des Chemins de Fer : Cf. article 1 du décret du 14 novembre 1924 (*J. O.* du 28).

autres que les représentants de l'Etat auprès des Compagnies concessionnaires, délégués pour siéger à ce comité (art. 2 de l'avenant du 6 juillet 1933).

Quatorze représentants du personnel, à raison de deux représentants par réseau.

Trente-cinq représentants des intérêts généraux de la Nation, nommés par décrets rendus sur la proposition du Ministre des Travaux Publics.

Le Gouvernement étant représenté auprès de ce Conseil par le Directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics.

Quatorze représentants pour une Assemblée de soixante-dix membres, ce n'est pas énorme ; et pourtant la convention du 28 juin 1921 représente un progrès sur la première rédaction du projet, qui ne donnait au personnel qu'un représentant par réseau (convention du 17 mai 1920). Le problème est ainsi mal posé ; en effet, ce qu'il faut envisager, ce n'est pas le nombre des représentants du personnel par rapport au nombre des délégués qui composent le Conseil Supérieur, mais c'est le nombre des représentants du personnel comparé au nombre des représentants des réseaux. Laissant de côté les trente-cinq représentants des intérêts généraux ainsi que le Président, qui sont tous nommés par décret, il ne reste plus que trente-cinq sièges ainsi répartis : quatorze au personnel, vingt et un aux réseaux ; et encore sur ces vingt et un sièges on n'en compte que quinze pour les capitalistes, les six sièges restants étant

occupés par les six représentants des deux Réseaux d'Etat (Etat et Alsace-Lorraine), qui sont des fonctionnaires. En pratique, une grosse majorité des délégués au Conseil Supérieur se trouvent entre les mains de l'Etat, qui nomme quarante et un représentants en sus du Président contre quatorze élus par les ouvriers et quinze désignés par les capitalistes ; l'élément capitaliste et l'élément ouvrier sont donc représentés par un nombre à peu près égal de délégués (1).

En ce qui concerne le mode de désignation des représentants du personnel, l'article 6 de la loi du 29 octobre 1921 prévoit qu'ils doivent être élus à raison de six représentants (sept maintenant) des classes moyennes et de six représentants (sept maintenant) du petit personnel. Cette dernière disposition a été adoptée afin d'éviter que les délégués du personnel au Conseil Supérieur ne soient infailliblement des hommes appartenant aux échelons les plus bas ; en effet, sur un personnel groupé sur dix-huit échelons, les deux tiers ne dépassent pas le sixième échelon. En fixant une proportion entre les représentants du moyen (de 8 à 18) et du petit personnel (de 1 à 7), le législateur a voulu donner à la classe moyenne des cheminots le rang qui doit lui revenir ; cette classe est, en effet, digne d'intérêt, étant composée d'agents

(1) Cf. La présence de représentants des intérêts généraux du pays au sein du Conseil Supérieur et les dispositions du projet Blum.

sérieux, dévoués aux Compagnies et par suite bien différents des éléments turbulents et syndiqués qui constituent en partie la classe subalterne.

Les représentants du personnel pour chaque catégorie sont élus au scrutin de liste à deux degrés avec représentation proportionnelle. Lors des débats parlementaires qui précédèrent le vote de la loi du 29 octobre 1921, la Chambre avait repoussé les divers modes d'élection, qui lui étaient proposés : représentation syndicale, élection au suffrage universel avec représentation proportionnelle par un collège électoral unique..., s'en remettant au Gouvernement pour fixer le régime électoral.

Un progrès énorme a été réalisé par la loi du 29 octobre 1921, car les projets primitifs, aussi bien le projet du Gouvernement que les divers projets élaborés par la Commission des Travaux Publics de la Chambre, prévoyaient que les représentants du personnel devaient être nommés par le Ministre des Travaux Publics ou bien désignés par ce dernier sur une liste de délégués élus par leurs collègues.

Consulté obligatoirement sur toutes les questions d'intérêt commun à tous les réseaux en matière technique, commerciale, administrative et financière, et toutes les fois que le Ministre juge utile de le saisir de certaines questions importantes concernant un ou plusieurs réseaux, le Conseil Supérieur des Chemins de Fer est appelé à donner des avis, ses délibérations étant soumises à l'approbation du

Ministre des Travaux Publics à moins que ce dernier ne lui ait, par application de l'article 4 de la loi du 29 octobre 1921, délégué ses pouvoirs ; dans ce dernier cas seulement, les décisions du Conseil Supérieur sont exécutoires si le Ministre n'y fait pas opposition dans le délai d'un mois.

Dans certains cas, le Conseil Supérieur doit donc être obligatoirement consulté, mais l'avis qu'il aura donné ne lie pas le Ministre des Travaux Publics, qui peut très bien, sauf deux cas exceptionnels (art. 10 de la convention), prendre une décision contraire après une seconde délibération du Conseil Supérieur.

De ce rapide exposé, il résulte donc que le Conseil Supérieur des Chemins de Fer est une assemblée purement consultative, qui ne possède aucun pouvoir propre de décision, sauf quelques cas exceptionnels. (Cf. Ministre qui délègue ses pouvoirs au Conseil Supérieur.)

Le personnel ne participe donc pas directement à la gestion des grandes Compagnies de chemins de fer ; en effet, aucun représentant du personnel n'a été admis à siéger au sein des deux organismes qui possèdent un pouvoir propre de décision ; ces deux organismes étant : d'une part, à l'intérieur de chaque réseau, pour chacune des cinq Compagnies concessionnaires le Conseil d'Administration, composé d'administrateurs désignés par les actionnaires et auxquels l'avenant du 6 juillet 1933 a adjoint deux repré-

sentants de l'Etat, et pour chacun des deux Réseaux d'Etat le Conseil de Réseau, dont les membres sont nommés par décret ; d'autre part, au-dessus de tous les réseaux, le Comité de Direction, qualifié assez justement par M. Lorin de « Conseil d'Administration des Conseils d'Administration de réseau » ; ce Comité comprenant, pour chacune des cinq Compagnies concessionnaires, le Directeur de la Compagnie et trois Administrateurs désignés par le Conseil d'Administration, dont l'un sera pris obligatoirement parmi les représentants de l'Etat près de cette Compagnie, et, pour chacun des deux Réseaux d'Etat, le Directeur, le Président et le Vice-Président du Réseau (1).

Il était très difficile de faire figurer des représentants du personnel dans les Conseils d'Administration des Compagnies concessionnaires, à moins de bouleverser le régime existant en procédant au rachat ; en effet, les Compagnies étaient opposées à la réalisation d'une telle réforme et se refusaient à modifier leurs statuts dans ce sens. En ce qui concerne

(1) Article 6. § 1 de la Convention du 28 juin 1921, modifié par l'article 3 de l'avenant du 6 juillet 1933.

Il y a lieu de signaler le dépôt sur le bureau de la Chambre, le 29 janvier 1925, d'un projet de loi qui prévoyait que la nomination des représentants des cinq Compagnies de Chemins de fer au Comité de Direction devait être soumise à la ratification du Ministre des Travaux Publics. Dans une lettre du 7 février 1925, les Compagnies protestèrent vivement contre les dispositions de ce projet, qui heureusement n'eut aucune suite. *J. O.* 1920. Ch. des Dép. Doc. Parl. Annexe n° 1151.

le réseau de l'Etat (1), on ne se heurtait pas aux mêmes difficultés; aussi l'article 2 du projet de loi adopté par la Chambre le 18 décembre 1920, appliquait à ce réseau le principe des actions de travail. Cette disposition fut supprimée par la commission du Sénat, qui estimait qu'il y avait de graves inconvénients à soumettre le personnel à un régime différent selon qu'il appartiendrait au réseau de l'Etat ou à un réseau concédé. « Il n'y a pas lieu, disait M. Rabier, de créer actuellement pour le réseau de l'Etat un régime spécial, alors que le Gouvernement se propose de saisir le Parlement, dès que le nouveau régime des chemins de fer sera en vigueur, d'un projet de loi réalisant la réorganisation administrative et financière de ce réseau » (2). D'ailleurs, cet engouement pour les actions de travail fut de courte durée, car il n'en sera jamais plus question par la suite.

On peut, par contre, être surpris de ne pas voir figurer dans le Comité de Direction quelques représentants du personnel; en effet, si l'on a trouvé utile d'en faire figurer au Conseil Supérieur, qui traite des questions fort générales, on ne voit pas pourquoi le Comité de Direction, agent technique

(1) On laisse de côté le réseau d'Alsace-Lorraine, car, à cette époque, on espérait l'incorporer à nouveau dans le réseau de l'Est. Cf. Avis de la Commission d'Alsace-Lorraine du Sénat. Séance du 3 février 1921. *J. O.* 1921 Sénat. Doc. Parl. Annexe n° 33.

(2) Rapport Rabier. Séance du 9 juin 1921. *J. O.* 1921. Doc. Parl. Annexe n° 421.

d'exécution, ne comprendrait pas des professionnels qualifiés, dont les avis pourraient être particulièrement précieux (1). Une telle réforme a soulevé certaines objections ; les directeurs et administrateurs qui composent le Comité de Direction, ont des intérêts pécuniaires à surveiller et sont de ce fait responsables de leurs actes ; or, la situation serait tout à fait différente pour les représentants du personnel ; en effet, ces derniers n'ayant pas d'intérêts pécuniaires dans l'affaire, on peut craindre qu'ils ne soient pas aptes à endosser les responsabilités que comporterait leur collaboration aux travaux du Comité de Direction. Pour faire tomber de telles objections, certains avaient proposé d'attribuer au personnel des actions de travail. Il est inutile d'insister sur cette proposition ; en effet, lors de l'examen du projet Loucheur, nous avons vu que la Chambre avait repoussé, avec juste raison, le principe des actions de travail (2).

(1) Cf. Avis de la Commission du Travail de la Chambre. Séance du 31 juillet 1920. *J. O.* 1920. Ch. des Dép. Doc. Parl. Annexe n° 1496. En ce sens, l'amendement déposé par M. Lobet le 4 septembre 1920 : « Il sera adjoint au Comité de Direction un délégué du personnel par réseau, désigné par voie d'élection. Ces six délégués n'auront que voix consultative et ne siégeront pas au Conseil Supérieur ». Amendement, qui fut, comme toutes les suggestions de ce genre, rejeté par la Chambre.

(2) Le législateur n'a fait que repousser temporairement le principe des actions de travail, dont il considérait l'application immédiate à l'industrie des chemins de fer comme pouvant entraîner les conséquences les plus désastreuses ; mais il ne s'agit que d'une question d'adaptation ; en effet, la loi du 29 octobre 1921

De leur côté les Compagnies s'étaient opposées à la représentation du personnel au Comité de Direction et faisaient valoir que leurs agents venaient d'obtenir par le statut promulgué récemment et par la convention en discussion (convention du 28 juin 1921) des avantages considérables ; elles pouvaient, d'ailleurs, difficilement admettre que des délégués de leurs agents puissent siéger au Comité de Direction après leur avoir refusé l'accès de leur Conseil d'Administration.

Signalons, enfin, la présence de représentants du personnel des chemins de fer d'intérêt général dans le comité consultatif d'exploitation technique et commerciale, qui siège tant auprès du Ministère des Travaux Publics qu'auprès du Conseil Supérieur. Composé de deux sections : technique d'une part, commerciale de l'autre, ce comité comprend dans chacune de ces deux sections sept agents, ouvriers ou employés des chemins de fer, en activité de service et commissionnés depuis cinq ans au moins ; ces agents sont nommés par arrêté ministériel pour une période de deux ans, et non élus comme les représentants du personnel au Conseil Supérieur (1).

contient un article 3, § 2 ainsi conçu : « Toutefois, pour les Compagnies de chemins de fer d'intérêt général, qui modifieraient leur statut financier actuel et établiraient des actions de travail dans le cadre de la loi du 26 avril 1917, la société coopérative du personnel prévue par cette dernière loi serait substituée à la société coopérative du réseau. »

(1) Art. 22, 23 et 24 du décret du 14 novembre 1924 (*J. O.* du 28) modifié par un décret du 28 juin 1927 (*J. O.* du 3 juillet).

On pourrait reprocher au législateur de n'avoir pas profité de la conclusion d'une nouvelle convention pour réaliser des réformes plus étendues, d'avoir repoussé, peut-être à tort, certaines innovations telles que les actions de travail, la participation ouvrière dans les Conseils d'Administration et le Comité de Direction ; mais il ne faut pas oublier que la situation dans laquelle se trouvaient les chemins de fer au lendemain de la guerre, ne pouvait durer et qu'une réforme immédiate s'imposait ; l'urgence de cette réforme conseillait de ne pas reculer devant des initiatives hardies, mais aussi de ne point s'engager dans des expériences hasardeuses, qui tourneraient à l'aventure. Aussi à la révolution le législateur a-t-il préféré l'évolution (1).

Si la loi du 29 octobre 1921 et la convention du 28 juin 1921 ne s'appliquent qu'aux seuls réseaux d'intérêt général, y compris le chemin de fer de Petite Ceinture et celui de Grande Ceinture, mais à l'exclusion des réseaux secondaires et d'intérêt local, il ne faudrait pas conclure que les agents des Compagnies de chemins de fer d'intérêt local soient exclus de tous les organismes ferroviaires créés depuis la guerre ; en effet, aux termes de l'article 21 *in fine* du décret du 14 novembre 1924, modifié par le décret du 28 juin 1927, trois représentants des chemins de fer secondaires d'intérêt général et d'intérêt local, dont deux représentant la région pari-

(1) Cf. Rapport Lorin précité.

sienne, sont admis au comité consultatif, qui siège auprès du Ministère des Travaux Publics et du Conseil Supérieur des Chemins de Fer ; nommés par arrêtés du Ministère des Travaux Publics, ces représentants font partie des deux sections technique et commerciale de ce Comité, où ils ont tous trois voix consultative.

En ce qui concerne les chemins de fer d'Algérie, une convention édictant à l'égard des réseaux d'intérêt général et de leur personnel des dispositions semblables à celles qui sont incluses dans la convention du 28 juin 1921, a été conclue le 1^{er} juillet 1921 entre le Gouverneur et ces réseaux, convention approuvée par la suite par la loi du 11 décembre 1922. (*J. O.* du 14.)

§ II. — Statut du personnel (1).

Avant la guerre, seuls les agents du réseau de l'Etat possédaient un statut et se trouvaient dans une situation privilégiée, dont on n'avait pu faire bénéficier les agents des autres réseaux. Dès le mois de novembre 1918, les organisations syndicales, estimant que cette situation ne pouvait plus durer, réclamèrent au nom de leurs adhérents un statut : les circonstances avaient évolué et les cheminots menaçaient de se mettre en grève (2). Les Compagnies ne pouvaient donc plus négliger, comme autrefois, les revendications de leurs agents ; un accord devait être réalisé entre les compagnies de chemins de fer et leurs agents sur les conditions du travail. Une Commission présidée par M. Tissier, et qui comprenait des représentants des Compagnies et des délégués des agents, choisis dans la Fédération Nationale, fut réunie à cet effet (arrêté du 4 mars 1919). Après de longs efforts et grâce à l'arbitrage de son président

(1) Ainsi qu'on l'a indiqué au début, le personnel commissionné sera seul envisagé dans cette étude. Consulter sur ce point : Aubert. Thèse. « Etude sur le Personnel des Compagnies de Chemins de fer ». Bouriquet. Thèse. « Le Statut juridique du Personnel des Grands Réseaux de Chemins de fer français ».

(2) Sur les grèves de 1920. Voir *suprà*.

M. Tissier, cette Commission aboutit à un accord entre les propositions des Compagnies et les revendications des agents : accord qui constitue actuellement le Statut du Personnel et qui règle d'une façon complète les conditions du travail des agents des chemins de fer d'intérêt général.

L'étude de ce statut peut être envisagé sous les deux aspects suivants :

D'une part, dans quelles conditions les agents des chemins de fer sont-ils appelés à travailler? Nous examinerons ainsi les principales dispositions du Statut du Personnel.

D'autre part, les conditions économiques et sociales peuvent évoluer, et à cette évolution doit correspondre une évolution des conditions du travail. Quelle sera l'autorité chargée de modifier le Statut du Personnel? Nous sommes donc amenés à examiner la nature de ce Statut.

Alinéa 1 : Principales dispositions du Statut du Personnel.

Recrutement (Art. 1. du Livre II).

Le personnel commissionné est recruté parmi les agents à service continu admis au commissionnement (stagiaires, agents à l'essai, attachés) et parmi les

anciens militaires et mutilés de guerre (1). Le commissionnement, qui n'est accordé qu'après une période d'essai d'un an sauf pour les militaires, est constaté par la remise d'un titre de nomination délivré par le Directeur, indiquant l'emploi, la classe et le traitement ou salaire. Marquant l'origine de leur carrière, le commissionnement va assurer aux agents la stabilité de leur emploi ; en effet, dès qu'ils sont commissionnés, les agents bénéficient des dispositions du Livre II du Statut du Personnel relatif au personnel commissionné. Ces dispositions sont les suivantes :

Congés (art. 2).

Les agents commissionnés à service continu ont droit, en plus des cinquante-deux jours de repos

(1) Aux termes de l'article 2 du Livre I du Statut du Personnel, tout candidat, pour pouvoir être admis dans un emploi du cadre permanent, doit :

1° Etre Français ou naturalisé Français, c'est-à-dire « citoyen français » : ce qui exclut certains indigènes de nos colonies, qui ne sont que « sujets français ».

2° Remplir les conditions d'aptitude physique fixées par les règlements du Réseau.

3° Produire un extrait du casier judiciaire et un certificat de bonne vie et mœurs.

4° Avoir satisfait aux obligations militaires.

5° Etre âgé de 18 ans au moins et de 29 ans au plus, sauf dérogations pour les militaires (emplois réservés), pour les veuves ou les filles non mariées d'agents décédés et pour l'admission à certains emplois comportant des connaissances spéciales...

6° Avoir satisfait à l'examen ou au concours, dont les conditions et le programme seront fixés par le règlement du Réseau, sauf certaines exceptions : candidats sortis de certaines écoles

hebdomadaire, à un congé payé de douze à vingt-quatre jours, variable suivant l'échelle à laquelle ils appartiennent (1). Les congés sont accordés en tenant compte des convenances des agents dans la mesure où elles sont compatibles avec les exigences du service.

Le Chef du Service peut accorder, en outre, dans certains cas définis par les règlements, des congés supplémentaires avec solde jusqu'à concurrence de cinq jours et des congés supplémentaires sans solde, sans que l'ensemble des congés obtenus dans l'année puisse dépasser trente jours. En plus de ces congés, le Directeur peut accorder des congés avec ou sans solde.

Enfin, aux termes de l'article 2 dernier alinéa, il est prévu « qu'en dehors des congés déterminés par le présent article, des congés seront accordés pour l'accomplissement des fonctions syndicales dans les conditions définies au règlement du réseau ».

Des congés supplémentaires avec solde sont aussi accordés au personnel féminin durant les quatre semaines qui précèdent et qui suivent la délivrance.

spéciales ou pourvus de certains diplômes. En cas de concours, à égalité de notes, un droit de préférence est accordé aux parents des agents en activité, retraités, réformés ou décédés.

(1) 12 jours ouvrables pour les agents des échelles 1 à 9 ; 15 jours ouvrables pour ceux des échelles 10 et 11 ; 18 jours ouvrables pour ceux des échelles 12 à 14 ; 24 jours ouvrables pour ceux des échelles 15 à 18.

Blessure en service (art. 3).

Les agents blessés en service reçoivent leur traitement ou salaire fixe entier (c'est-à-dire le traitement ou salaire fixe proprement dit, le complément de traitement, l'indemnité de résidence et les allocations pour charges de famille) jusqu'au jour où le Médecin du Réseau déclare que l'intéressé peut reprendre son service ou jusqu'au jour de la mise à la réforme. Le traitement ou salaire fixe est diminué de moitié pour les célibataires hospitalisés aux frais du Réseau et qui n'ont à leur charge aucun ascendant, ni enfant naturel reconnu. De même, il n'est payé que la moitié du traitement ou salaire fixe aux agents, si la blessure est due à une faute inexcusable de la victime au sens de la loi du 9 avril 1898 (1).

(1) A ces dispositions, il y a lieu d'ajouter celles prévues par le Règlement de la Caisse de Prévoyance. Jusqu'à la consolidation de la blessure, il est accordé aux agents les avantages suivants : a) gratuité des soins médicaux ; b) gratuité des médicaments, appareils, bandages... ; c) gratuité de l'hospitalisation, si le blessé ne peut pas être soigné à domicile ; d) paiement de la totalité du traitement ou salaire fixe jusqu'à concurrence de trois mois, et de la moitié du troisième au sixième mois. Enfin, la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail et la loi du 25 novembre 1916 sur les mutilés de guerre victimes d'accidents du travail, sont applicables à tous les agents blessés en service ; mais les indemnités prévues par ces lois ne peuvent se cumuler avec les divers avantages accordés par le Statut et par la Caisse de Prévoyance. Les dispositions légales, si elles sont plus favorables que ces divers avantages, doivent être appliquées d'office. Mais, dans le cas où l'agent quitte la Compagnie, la pension de retraite se cumule avec les rentes-accidents dues par application de la loi du 9 avril 1898.

Blessure ou maladie hors service (art. 4).

Les agents, dont la blessure ou maladie ne provient pas du fait du service, ont droit, tant qu'ils ne sont pas réformés, aux avantages suivants :

1^o Soins gratuits du Médecin du Réseau ;

2^o Traitement ou salaire fixe entier à partir du cinquième jour de chaque interruption et pour une période qui ne peut dépasser cent vingt jours, à moins d'une autorisation exceptionnelle du Directeur rendue sur la proposition du Chef du Service et après avis du Médecin du Réseau. Dans certains cas, l'intéressé peut obtenir le paiement du traitement ou salaire fixe entier pendant les quatre premiers jours ;

3^o Moitié du traitement ou salaire fixe pour une période qui ne peut dépasser quatre-vingt-dix jours au delà de la période précédente, à moins d'une autorisation exceptionnelle du Directeur donnée dans les mêmes conditions qu'au paragraphe précédent.

Ces allocations sont diminuées de moitié pour les célibataires hospitalisés aux frais du réseau et qui n'ont à leur charge ni ascendant, ni enfant naturel reconnu.

Mise en disponibilité (art. 5).

Sur leur demande les agents peuvent être mis en disponibilité sans traitement pendant une période n'excédant pas quatre ans, dans des circonstances exceptionnelles et par décision spéciale du Directeur.

La mise en disponibilité peut être renouvelée par décision spéciale. Tous droits à l'avancement sont suspendus au cours de la période de disponibilité. Durant cette période les agents peuvent, avec l'autorisation du Directeur, conserver pendant quatre ans leurs droits à la retraite, à charge par eux de faire les versements totaux, qui, en vertu du règlement des retraites, incombent tant à eux-mêmes qu'aux réseaux.

Changements de résidence (art. 6).

Une certaine stabilité dans les cadres du personnel étant nécessaire, les agents ne peuvent changer constamment de résidence ; en effet, toute demande de changement de résidence pour convenances personnelles ne sera examinée que si l'agent a une durée minima de séjour dans le poste qu'il demande à quitter (un an pour la première demande, deux ans pour les suivantes), à moins d'un avis spécial formulé par un médecin ou de circonstances exceptionnelles.

Interdiction de se livrer au commerce (art. 7).

Cette interdiction est des plus générales ; en effet, elle vise non seulement les agents de tout grade, qui tiendraient un commerce ou qui se serviraient « de leur titre ou des facilités particulières que leur confère leur fonction pour participer à une opération ayant un caractère commercial », mais aussi les personnes habitant avec eux, qui tien-

draient « une auberge ou un débit de boissons dans le voisinage du lieu où ils exercent leurs fonctions ».

A cette interdiction s'ajoutent les deux interdictions suivantes :

1^o Les agents ne doivent « recevoir pour les opérations qu'ils ont à exécuter en raison de leurs fonctions, aucune rémunération de collectivités ou de particuliers ».

2^o « Sauf autorisation spéciale du Directeur, ils ne peuvent être à aucun titre administrateurs ou agents d'une entreprise commerciale quelconque étant ou pouvant se trouver en relations avec le Réseau, ni entrepreneurs ou fournisseurs du Réseau ou employés par ces derniers. »

Représentation du personnel (art. 8 à 15).

Groupés dans chacun des services : 1^o Exploitation, 2^o Voie et Travaux, 3^o Matériel et Traction, 4^o Administration Centrale, par catégories, les agents des réseaux élisent, à différents degrés et dans chacune des catégories auxquelles ils appartiennent, des représentants auprès de leurs chefs hiérarchiques et du Directeur.

Les élections se font de la façon suivante : dans chaque circonscription régionale, les agents appartenant à une même catégorie élisent, parmi eux et au suffrage direct, des délégués régionaux à raison de un délégué titulaire pour trois cents électeurs inscrits,

avec un minimum de deux délégués titulaires par catégorie. Ces délégués régionaux sont appelés à conférer tous les trois mois avec le Chef de Service régional pour lui soumettre leurs desiderata relativement à l'organisation du travail, à l'hygiène, à la sécurité et à toutes les questions locales qui pourraient se présenter. Ils collaborent, en outre, avec le Chef de Service régional à l'établissement des listes de gratifications, bonifications d'ancienneté, chevrons, et des tableaux d'aptitude.

Enfin, dans chaque service les délégués régionaux titulaires d'une même catégorie sont appelés à élire, parmi eux et pour l'ensemble du réseau, des délégués auprès du Chef du Service à raison de un délégué titulaire pour trois mille agents, avec un minimum de deux délégués titulaires par catégorie.

De même que les délégués régionaux, ces délégués confèrent trimestriellement avec le Chef de leur Service au sujet de toutes les questions touchant ce service, et collaborent avec lui à l'établissement des tableaux de classement et d'aptitude. Ils sont, enfin, chargés d'élire parmi eux vingt délégués auprès du Directeur à raison de :

Sept pour le Service de l'Exploitation.

Sept pour le Service du Matériel et de la Traction.

Trois pour le Service de la Voie.

Trois pour les Services Centraux.

Ces élections ont lieu par groupes ou réunion de groupes.

La délégation, que forment ces vingt délégués auprès du Directeur, se réunit tous les six mois pour examiner avec ce dernier les questions d'ordre général, les questions communes à deux ou plusieurs services et enfin les questions préalablement examinées dans les conférences auprès du Chef d'un Service et sur lesquelles une décision définitive n'a pu intervenir.

Aux différents degrés, les délégués sont élus pour trois ans et sont rééligibles ; de plus, pour chaque délégué titulaire, il est élu un nombre double de délégués suppléants. Ces délégués suppléants sont appelés dans l'ordre du tableau à remplacer les délégués titulaires manquants ou empêchés.

Tout délégué ou délégué suppléant, qui vient à quitter le réseau pour une cause quelconque, ou qui est mis en disponibilité, ou qui change de catégorie ou de service, perd sa qualité de plein droit. Il en est de même pour les délégués régionaux qui changent de circonscription. Toutes les facilités sont accordées aux délégués pour l'exercice de leurs fonctions.

Les élections partielles sont l'exception, mais il y a lieu cependant d'y procéder lorsque le nombre cumulé des délégués titulaires ou suppléants représentant une catégorie d'un service, tombe au-dessous de trois pour les délégués régionaux et pour les délégués auprès du Chef du Service, et lorsqu'un

groupe ou réunion de groupes d'un service n'est plus représenté par les délégués auprès du Directeur.

Des règlements sont intervenus pour fixer les détails d'application de ces dispositions : « Règlement relatif à l'élection des délégués pour la représentation du personnel » d'une part, « Règlement concernant le rôle et les attributions des délégués » d'autre part.

Le Statut a ainsi organisé à l'intérieur de chaque réseau une représentation complète du personnel. Les différentes organisations professionnelles, qui groupent les cheminots, ne peuvent donc pas, au regard du Statut, représenter le personnel.

Notation du personnel (art. 16 à 24).

Chaque année, il est attribué à chaque agent par ses supérieurs une note de mérite cotée de 0 à 20 et tenant compte de sa valeur professionnelle, de sa conduite, de son travail et de la difficulté du ou des postes tenus dans l'année.

Suivant la note de mérite qu'il aura obtenue, l'agent aura droit à la gratification normale inhérente à son grade (12 et au-dessus) ou au contraire à une gratification réduite (de 11 à 8) ; cette gratification sera supprimée si la note est inférieure à 8. La gratification peut être réduite ou supprimée par mesure disciplinaire ; elle peut être également réduite en raison du nombre de jours de maladie ne résultant pas du service.

Le délai fixé dans les échelles de rémunération pour passer dans le même grade d'un échelon à l'échelon supérieur, peut être réduit ou augmenté par des bonifications d'ancienneté ou des retards à l'avancement.

Les bonifications d'ancienneté, d'une valeur de 1 à 4 mois, sont attribuées annuellement aux agents les plus méritants, mais le nombre des bénéficiaires est limité et ne peut pas dépasser le tiers de l'effectif des agents du grade.

Les retards à l'avancement sont prononcés par mesure disciplinaire ; ils sont fixés et notifiés en même temps que la sanction qui les accompagne. L'avancement peut aussi être retardé en cas de maladie prolongée entraînant réduction de la solde.

L'attribution des bonifications d'ancienneté et des gratifications est faite pour chaque grade au moyen des tableaux de classement, qui sont dressés de la façon suivante :

Au moyen de feuilles signalétiques, qui sont établies pour chaque agent et sur lesquelles est inscrite, outre la note de mérite attribuée à l'agent, une appréciation générale des qualités de l'intéressé — note et appréciation qui peuvent être revisées et complétées par le Chef de Service régional — le Chef de Service régional dresse pour chaque grade une liste de classement commune à sa circonscription. Cette liste, après avoir été examinée par une commission régionale, est transmise au Chef du Service, qui,

après avoir révisé, s'il y a lieu, les notes de mérite, dresse pour les agents des échelles 6 et au-dessous autant de tableaux de classement qu'il a reçu de listes des Chefs de Service régionaux. Quant aux agents des échelles 7 et au-dessus, le Chef du Service dresse dans chaque grade, à l'aide des listes de classement des Chefs de Service régionaux, un tableau de classement commun à l'ensemble du réseau.

Les tableaux de classement, après avoir été examinés par une commission centrale, sont transmis au Directeur, qui les arrête définitivement.

Les commissions, chargées d'examiner les listes et les tableaux de classement, comprennent des représentants du personnel. En effet, en plus du Chef de Service régional (commission régionale) ou du Chef du Service (commission centrale) et des deux fonctionnaires désignés par le Directeur pour les assister, ces commissions comprennent deux délégués régionaux ou deux délégués auprès du Chef du Service : délégués, qui doivent être de la catégorie à laquelle appartiennent les intéressés. Ce n'est que lorsqu'il y a accord entre les commissions et les Chefs de Service régionaux ou les Chefs du Service, que ces derniers peuvent corriger les notes de mérite et les listes ou les tableaux de classement, sinon ils doivent se contenter de simples annotations.

Pour récompenser les agents particulièrement méritants, l'article 24 du Statut a institué les chevrons, ou supplément exceptionnel de traitement. Ces che-

vrons, au nombre de deux, sont attribués aux agents qui sont parvenus à l'échelon supérieur de leur grade et qui ne sont pas aptes à être pourvus d'un grade plus élevé.

Avancement en grade (art. 25 à 29).

En plus de la note de mérite, chaque agent reçoit une note d'aptitude à l'emploi supérieur, cotée de 0 à 5 ; et c'est en additionnant la note de mérite et la note d'aptitude (que l'on multiplie par quatre) que l'on obtient le classement de chaque agent sur les tableaux d'aptitude, qui sont établis dans le dernier semestre de chaque année pour l'année suivante. Le tableau d'aptitude établi pour chaque grade ou chacun des emplois spéciaux que ce grade peut comporter, dressé dans le cadre régional pour les agents des échelles 6 et au-dessous et dans le cadre du réseau pour les agents des échelles 7 et au-dessus, est à la base de tout avancement, car nul ne peut recevoir un avancement en grade s'il ne figure sur le tableau d'aptitude pour ce grade.

Les tableaux d'aptitude sont établis sans concours préliminaire ou après concours ; dans ce dernier cas, à la note de mérite et à la note d'aptitude il y a lieu d'ajouter pour le classement la note moyenne du concours.

Les délégués du personnel sont appelés à émettre leur avis sur la formation de ces tableaux ; ces délégués, qui doivent appartenir à la catégorie à

laquelle ressortit le grade à obtenir, sont les délégués régionaux pour les tableaux régionaux d'aptitude et les délégués auprès du Chef du Service pour les tableaux communs d'aptitude. La présence de ces délégués donne ainsi des garanties très sérieuses aux agents sur l'établissement des tableaux d'aptitude.

Si, dans un même grade, pour passer d'un échelon à l'échelon supérieur, c'est l'ancienneté qui joue — et encore le mérite de l'agent peut intervenir sous forme de bonification d'ancienneté — il n'en est pas de même pour l'avancement en grade, où l'ancienneté n'intervient que subsidiairement, dans le cas où plusieurs agents ont un total de points égal : le classement étant alors fait par ancienneté de grade. Dans ces conditions, seuls avancent en grade les agents les plus méritants et les plus aptes, et aussi les plus intelligents pour les grades où on accède par voie de concours.

Les agents, qui, à moins d'un motif valable admis par le Directeur, refusent le poste auquel ils sont appelés, sont rayés provisoirement du tableau d'aptitude.

Sanctions disciplinaires (art. 36 à 42) (1).

Les compagnies étant responsables de fautes commises par leurs agents, il est nécessaire qu'elles

(1) Les sanctions disciplinaires ne pouvant avoir, dans certains cas, qu'une efficacité relative, il a été prévu des sanctions pécuniaires destinées à les compléter. Au cas d'une absence pro-

puissent prendre contre ceux de leurs employés qui se seraient rendus coupables soit de malveillance, soit même de négligence, des sanctions disciplinaires en vue d'éviter le retour de pareils faits, et ce non seulement dans l'intérêt exclusif des compagnies mais aussi dans l'intérêt de la sécurité de l'exploitation.

L'article 36 du Statut (Livre II) prévoit donc toute une série de punitions, qui varient suivant la gravité de la faute commise.

Nous trouvons en effet :

1^o Des punitions infligées par le Chef de Service régional.

a) Le rappel à l'ordre.

b) Le blâme sans inscription au dossier.

c) Le blâme avec inscription au dossier.

2^o Des punitions prononcées par le Chef du Service.

d) Le blâme avec réduction de la gratification.

3^o Des punitions prononcées par le Directeur.

e) Le blâme du Directeur avec réduction de la gratification.

longée inférieure ou même supérieure à un jour, par ex., on opérera suivant les cas, ou bien une retenue sur le salaire journalier, ou bien la suppression de ce salaire pour chaque journée d'absence. Dans le cas de détérioration du matériel ou de perte d'objets due à la négligence d'un agent, une partie des frais résultant de la réparation ou du remplacement, sera laissée à la charge de cet agent.

- f) Le blâme du Directeur avec retard d'avancement de un à quatre mois.
- g) Le blâme du Directeur avec descente d'un échelon de traitement.
- h) Le déplacement par mesure disciplinaire.
- i) La rétrogradation à un grade inférieur.
- j) Le dernier avertissement.
- k) La radiation des cadres.
- l) La révocation (1).

Seules les deux dernières punitions présentent un certain intérêt, car elles mettent fin au contrat de travail, qui lie la compagnie et l'employé fautif. Il faut donc, pour que de telles mesures soient prises contre un employé, que ce dernier se soit rendu coupable de fautes présentant une certaine gravité.

Instruits par les errements du passé, les auteurs

(1) Il y a lieu d'ajouter que toutes les punitions supérieures à *e* entraînent la suppression de toute gratification et, s'il y a lieu, la radiation du tableau d'aptitude ; de même, toute faute nouvelle commise dans le délai de douze mois à partir de la notification d'un dernier avertissement et comportant une punition prononcée par le Directeur, entraîne la radiation des cadres ou la révocation.

Enfin, aux termes de l'article 37, la révocation a lieu de plein droit du fait qu'un agent a été condamné sans sursis pour assassinat, meurtre, vol, concussion, escroquerie, abus de confiance, attentat à la pudeur, tentative d'assassinat, de meurtre, de vol et de concussion.

Notons, aussi, que l'article 38 prévoit l'affectation à d'autres fonctions et la suspension ; ces mesures disciplinaires sont prises par le Chef de Service régional à charge par lui d'en rendre compte immédiatement au Chef du Service et au Directeur.

du Statut de 1920 ont été animés du désir d'exclure, dans de pareils cas, tout arbitraire et tout autoritarisme de la part des compagnies et ont été ainsi amenés à créer une sorte de « Code d'instruction disciplinaire ».

L'article 39 du Statut prévoit, en effet, qu'aucune punition ne peut être prononcée contre un agent, si on ne lui a préalablement demandé de fournir par écrit des explications. Les auteurs du Statut ont voulu permettre, et avec juste raison, aux agents de se justifier, et ce n'est qu'à défaut de justifications, ou si ces justifications sont déclarées insuffisantes, qu'une punition pourra être prononcée contre l'agent reconnu fautif (1).

Toute punition doit être proposée par le Chef direct de l'agent déclaré fautif ; cette proposition sera ensuite transmise par la voie hiérarchique à l'autorité compétente.

L'article 40, de son côté, prévoit la création d'un Conseil d'Enquête ou commission chargée de donner son avis sur toutes les décisions disciplinaires réservées à la décision du Directeur. Cette commission est donc appelée à donner son avis au Directeur sur toutes les propositions disciplinaires soumises à son

(1) Il y a lieu de comparer cette disposition avec celle prévue par l'article 65 de la loi du 22 avril 1905. Aux termes de cet article il est, en effet, spécifié qu'on ne peut infliger une peine disciplinaire à un agent de l'Administration, si on ne lui a pas préalablement communiqué son dossier.

examen. Cet avis peut toujours être modifié en faveur de l'intéressé par le Directeur, mais jamais il ne peut l'être dans un sens défavorable, sauf, cependant, s'il n'a pas été pris à l'unanimité des voix et si le Directeur se charge d'en rendre compte immédiatement au Ministre des Travaux Publics.

En ce qui concerne la composition du Conseil d'Enquête, on retrouve les mêmes principes qui ont présidé à la formation des Conseils de Discipline dans l'Administration. Le Conseil d'Enquête est, en effet, composé d'une part de trois agents supérieurs désignés par le Directeur, d'autre part de trois agents d'un grade au moins égal à celui de l'agent traduit devant le Conseil, dont un au moins du service de l'intéressé; ces agents sont pris par roulement sur un tableau dressé par ordre d'ancienneté, parmi les vingt délégués du personnel auprès du Directeur ou, à défaut, parmi les délégués auprès du Chef du Service dont l'intéressé fait partie; la Présidence appartenant à un représentant du Directeur.

Le Chef direct qui a proposé la punition ne peut pas siéger au Conseil d'Enquête.

Une nouvelle garantie est encore accordée aux agents qui font l'objet d'une proposition disciplinaire soumise à l'examen du Conseil d'Enquête; ils peuvent, lors de leur comparution devant le Conseil d'Enquête, se faire assister d'un défenseur de leur choix, pris parmi leurs camarades de la Compagnie.

Dans certains cas (art. 42) le Directeur peut prononcer des punitions sans l'intervention du Conseil d'Enquête ; il suffit, pour cela, que les agents qui font l'objet de ces punitions aient été condamnés avec sursis pour vol, escroquerie, abus de confiance, attentat à la pudeur, ou encore en cas de cessation concertée ou collective de service. Ces faits constituent, en effet, des cas de force majeure suffisants pour justifier une telle exception.

Quant au fonctionnement du Conseil d'Enquête, on voit toujours apparaître les mêmes principes directeurs : permettre avant tout aux agents déclarés fautifs de se défendre, de se disculper s'ils le peuvent (1).

En instituant le Conseil d'Enquête, les auteurs du Statut ont su proportionner les punitions infligées à la faute commise ; le personnel a ainsi reçu satisfaction, mais les fautes n'en sont pas moins réprimées comme autrefois.

(1) L'intéressé est avisé par écrit de sa comparution devant le Conseil d'Enquête dix jours au moins avant la date de la séance, et le dossier de l'affaire est tenu à sa disposition la demi-journée précédant la séance. Au cas où l'intéressé se fait assister d'un défenseur, il doit en aviser son Chef direct six jours au moins à l'avance, en lui donnant le nom de ce dernier ainsi que son acceptation écrite. Le défenseur, qui peut, dans certains cas, être récusé par le Directeur, a le droit de prendre connaissance du dossier de l'affaire quatre jours avant la séance.

Après des débats conduits et dirigés par le Président, le Conseil délibère à huis clos et ses membres font connaître verbalement leur avis au Président.

Enfin, aux termes de l'article 41 du Statut, les agents rétrogradés pour faute professionnelle ont le droit de réclamer un examen spécial de leur situation au bout de six mois à partir de la notification de leur punition ; le Directeur pourra alors accorder à ces agents la remise de leur peine par mesure gracieuse.

Cessation des fonctions (art. 43 à 45).

Tout agent peut cesser ses fonctions du réseau :

1^o Par démission. La démission, qui doit être écrite et datée, n'est valable qu'après avoir été acceptée par le Directeur.

2^o Par mise à la retraite. La mise à la retraite peut avoir lieu d'office ou sur demande de l'intéressé, sous réserve, dans ce dernier cas, que l'agent remplisse les conditions d'âge et de temps d'affiliation exigées par les Règlements des Caisses de Retraites (Cf. loi du 21 juillet 1909).

3^o Par mise à la réforme, après visite médicale, lorsque l'agent devient inapte à assurer son service.

4^o Par radiation des cadres.

5^o Par révocation. Dans les deux derniers cas, on se trouve en face de mesures disciplinaires qui nécessitent l'intervention du Conseil d'Enquête.

★
★ ★

Recrutement, congés, maladie, représentation du personnel, avancement, mesures disciplinaires, cessa-

tion des fonctions... tout est réglementé, garanti, prévu par les statuts, dont les dispositions sont des plus libérales et qui donnent au personnel des droits considérables. La simple énumération de ces dispositions est d'ailleurs assez éloquente par elle-même, sans qu'il soit nécessaire de les commenter.

Alinéa 2 : Nature du Statut.

Dans l'industrie privée, les règlements d'atelier, qui déterminent les conditions du travail des ouvriers, sont l'œuvre exclusive du patron, qui a donc le droit de les modifier toutes les fois qu'il le juge utile ; mais il n'en est pas de même du statut du personnel, qui a été élaboré par une commission comprenant des représentants des compagnies et des délégués du personnel. Dans ces conditions, peut-on reconnaître aux compagnies de chemins de fer le droit de modifier ce statut, alors qu'elles n'ont fait que participer à sa rédaction ? Dans la négative, à quelles autorités doit incomber cette tâche ? Cette question a donné lieu à différentes opinions suivant les divers points de vue auxquels on se place. Examinons donc rapidement ces divers points de vue :

A) Point de vue des Compagnies.

L'article 7 lettre C de la Convention du 28 juin 1921 stipulant que « le Comité de Direction délibère

sur... les modifications à apporter au statut ainsi qu'aux règles de travail et de rémunération du personnel et aux institutions de retraite », il ne fait aucun doute, déclarent les Compagnies, que c'est au Comité de Direction qu'il appartient de modifier les dispositions statutaires. Ce droit ne peut être contesté au Comité de Direction et lui a, d'ailleurs, été reconnu à diverses reprises :

« Ce n'est pas au Parlement qu'il appartient de fixer le statut, les modalités de l'avancement et les traitements des personnels des deux Réseaux d'Etat ; c'est aux administrations des Réseaux, aussi bien des Réseaux d'Etat que des Réseaux concédés, réunis en Comité de Direction, que ce pouvoir appartient », déclarait à la Chambre M. Schwob, Directeur général des Chemins de fer, Commissaire du Gouvernement. (Séance du 28 avril 1926. *J. O. Ch. des Dép. Déb. Parl.* 29 avril 1926.)

Examinant, le même jour, la même question, M. Jeanneney, alors rapporteur du Budget des Chemins de fer de l'Etat, faisait au Sénat des déclarations identiques :

« Et d'abord la Chambre semble avoir oublié que, depuis la convention de 1921, la réglementation du Statut du Personnel des réseaux appartient au Conseil (Comité) de Direction ; elle lui appartient pour l'ensemble des réseaux et en vue de l'unité. On conçoit donc mal que des mesures spéciales à un réseau soient envisagées et que l'initiative en vienne

de nous. » (*J. O. Sénat. Déb. Parl.* 29 avril 1926.)

De même, à la Chambre (Séance du 7 juillet 1927), un amendement, tendant à faire admettre dans le décompte de la retraite des cheminots le temps de service légal passé sous les drapeaux, ayant été déposé par M. Philippoteau, M. André Tardieu, alors Ministre des Travaux Publics, avait demandé le retrait de cet amendement en faisant remarquer que « cette convention (convention du 28 juin 1921) a laissé les questions du statut aux mains seules des réseaux concédés ». (*J. O. Ch. des Dép. Déb. Parl.* 8 juillet 1927.)

Enfin, interpellé à la Chambre par M. J. Moch, le 24 mai 1929, sur la question du relèvement des salaires des cheminots, M. Forgeot, Ministre des Travaux Publics, a répondu par un discours, dont il y a lieu de détacher le passage suivant :

« On a dit : puisqu'il s'agissait de modifier le Statut de 1920, qui était un Statut bilatéral, c'est bilatéralement qu'on aurait dû le faire. On n'avait pas tenu le même langage en 1925, quand on avait déjà modifié le Statut, par l'adaptation des augmentations de salaires, avec une échelle dégressive, de 30 à 15 %, qui a profité aux plus bas échelons de l'échelle et qui n'a soulevé la protestation de personne !

« Et puis, mon cher collègue, depuis 1920, il y a eu la loi de 1921 et la loi s'impose à tous. Or, l'article 7 de la convention de 1921, approuvée par la

loi, prévoit que le Comité de Direction délibère sur les modifications à apporter au Statut, ainsi qu'aux règles de rémunération du personnel. » (*J. O. Ch. des Dép. Déb. Parl.* 25 mai 1929.)

D'après les Compagnies de Chemins de fer, le Comité de Direction a donc plein pouvoir pour apporter au Statut du Personnel toutes les modifications qu'il jugera utiles.

B) Point de vue des Syndicats.

L'opinion soutenue par les réseaux n'était pas de nature à plaire aux syndicats des agents de chemins de fer ; en effet, les syndicats craignaient de perdre leur liberté si chèrement acquise. Il suffisait donc d'une simple décision du Comité de Direction pour leur enlever toutes les garanties statutaires, dont ils bénéficiaient et pour lesquelles ils avaient combattu avec tant d'acharnement. Dans ces conditions, on comprend que les syndicats soient opposés aux prétentions émises par les réseaux. Ils ont d'ailleurs fait connaître leur point de vue à la Chambre dans un discours de M. J. Moch.

Appelé à développer l'interpellation dont on vient de parler, M. J. Moch déclarait :

« Au point de droit, qui dérive du précédent, les salaires ont été fixés, en 1919, par la Commission Tissier, chargée d'une mission arbitrale. Depuis lors, ils ont été majorés dans des proportions constantes...

« Les salaires de base étant intangibles et étant

multipliés par un coefficient uniforme, la sentence arbitrale était respectée.

« Or, la modification du 1^{er} janvier 1929 et celles de demain reposent sur un changement unilatéral des salaires de base. Par un acte d'autorité le Comité de Direction a jeté bas une convention arbitrale, qui, en droit, ne pouvait être modifiée que d'un commun accord. » (*J. O. Ch. des Dép. Déb. Parl.* 25 mai 1929.)

D'après les syndicats, le Statut du Personnel, étant le résultat d'un compromis intervenu entre les compagnies et leurs agents, a un caractère contractuel et, de ce fait, ne peut être modifié que du consentement des deux parties : en l'espèce les Compagnies et leur Personnel.

Que fait-on du principe de l'immutabilité des conventions (art. 1134 du Code civil), si l'on permet à l'une des parties (le Comité de Direction) de modifier unilatéralement, sans le consentement de l'autre partie, la convention? En agissant ainsi, les réseaux contreviennent aux règles les plus élémentaires du Droit Civil.

C) *Point de vue de la doctrine.*

Consultés sur cette question par le Comité de Direction des Grands Réseaux, MM. Berthélemy, Lyon-Caen, Mennesson, Raoul Rousset, Guillaumin, Hannotin, Albert Salle, Aubépin, Aubert, Marcihlacy, Manuel Fourcade, Chenu ont émis le 15 avril 1929 l'avis suivant :

I. Les rapports, qui existent entre les agents des chemins de fer et les compagnies, sont des rapports de droit privé ; le contrat, qui les unit, est un contrat de travail et les dispositions, qui constituent le « Statut du Personnel », forment les clauses de ce contrat et lient les deux parties.

Cette situation n'existe, cependant, qu'aussi longtemps que les dispositions du Statut sont maintenues par les compagnies, auxquelles il appartient de les modifier quand elles le jugent utile, sous la seule réserve des droits acquis, à la fois à raison du contrat de travail qui les lie à leurs agents et à cause des nécessités du service. Ce droit n'a d'ailleurs jamais été contesté aux compagnies ; en effet, aux termes de leurs statuts, les compagnies ont toutes le droit de nommer et de révoquer leurs agents, et de fixer les attributions et traitements de ces agents. Responsables à l'égard de l'Etat et des usagers, les compagnies doivent être libres de leurs actes ; liées avec leurs agents par un contrat de travail, elles doivent pouvoir fixer, selon les circonstances et les nécessités du moment, les clauses de ce contrat « sans considérer jamais que les conditions adoptées eussent un caractère définitif et ne puissent être modifiées qu'à la suite d'un accord avec les agents ».

II. Or, le nouveau régime des chemins de fer d'intérêt général (Convention du 28 juin 1921, approuvée par la loi du 29 octobre 1921) n'a pas transformé cet état de droit.

Un seul changement : le droit, antérieurement exercé par les compagnies en vertu de leurs statuts, se trouve, pour les questions d'intérêt commun, transféré au Comité de Direction (art. 7. Lettre C de la Convention).

D'ailleurs, le droit absolu que le Comité de Direction tient de la Convention de 1921, en ce qui concerne le Statut du Personnel, a été affirmé à plusieurs reprises par les représentants de l'Etat : Note adressée le 2 juillet 1926 par le Ministre des Travaux Publics à ses collègues du Cabinet et du Parlement, et aux termes de laquelle le droit de fixer des indemnités de cherté de vie pour les cheminots d'Alsace-Lorraine appartient au Comité de Direction et non au Parlement. Déclarations du Ministre des Travaux Publics au Sénat le 8 avril 1927 (*J. O.* p. 444) et à la Chambre les 28 avril 1926 (*J. O.* p. 3010) et le 7 juillet 1927 (*J. O.* p. 2366).

C'est aux Administrateurs des Réseaux, réunis en Comité de Direction, qu'il appartient de fixer et de modifier le Statut du Personnel.

III. Les circonstances, dans lesquelles a été rédigé le Statut du Personnel, ne sont pas de nature à apporter une restriction au droit du Comité de Direction.

Le Statut, qui ne diffère pas des réglementations précédentes édictées par les réseaux, n'a eu d'effet que lorsque les compagnies y ont adhéré ; il doit donc être soumis aux dispositions du droit commun

et peut être modifié comme toute réglementation, dont les compagnies auraient pris l'initiative et auraient précisé les clauses.

En un mot, en vertu de l'article 7 lettre C de la Convention du 28 juin 1921, le Comité de Direction a le droit de modifier le Statut du Personnel des Chemins de fer d'intérêt général.

Cette solution, conforme à la thèse soutenue par les Réseaux, vient l'appuyer de toute l'autorité des juristes qui ont rédigé cette consultation.

D) *Point de vue de la Jurisprudence.*

Si la Cour de Cassation n'a pas encore eu l'occasion de se prononcer sur ce point, nous pouvons, cependant, relever les deux décisions suivantes :

D'une part un jugement du Tribunal civil de Valenciennes en date du 29 juillet 1925. *Thomas c/ Ch. de fer du Nord* (*Gaz. du Pal.* 1925. 2 sem. 550).

Statuant sur appel d'un jugement rendu le 27 mars 1924 par le Conseil de Prud'hommes de Valenciennes, le Tribunal civil de Valenciennes a rendu un jugement, dont il y a lieu de retenir les motifs suivants :

« Attendu que le Statut, qui, lors de son élaboration, a été discuté par les représentants des employés, qui a donc, en somme, un caractère synallagmatique, prévoit expressément le déplacement d'office pour les besoins du service sous la

réserve du versement d'une indemnité complémentaire ; que Thomas ne peut prétendre sérieusement qu'il ignorait cette disposition ;

« Attendu qu'il ne peut assimiler le statut des employés du chemin de fer, dont la nature juridique n'a aucun caractère administratif, à celui des fonctionnaires ; qu'en effet les premiers sont dans une situation contractuelle et les seconds dans une situation légale et unilatérale ;

« Attendu... que pour les employés de chemins de fer il existe à la base une convention de louage de services, qui est le fondement et la mesure de leurs droits et de leurs devoirs ; que l'étendue de ces droits et obligations *ne peut recevoir de modifications qu'avec l'accord des parties contractantes* ou de leurs représentants et que les difficultés qui en naissent sont de la compétence des tribunaux judiciaires ».

D'autre part, un jugement rendu par le Tribunal civil de la Seine (7^e Chambre) le 6 mai 1926. Ch. de fer de l'Etat c/Kerninon (D. H. 1926-399).

Statuant aussi sur appel d'un jugement du Conseil de Prud'hommes de la Seine en date du 29 octobre 1925, le Tribunal civil de la Seine a décidé que les agents, qui n'habitent pas la localité où ils travaillent, ont droit, conformément aux décisions de la Commission Tissier, aux indemnités de résidence touchées de façon uniforme et au même taux par tous les agents, qui ont leur emploi dans une même localité, et non

à une indemnité égale à la moyenne arithmétique des indemnités afférentes à la résidence réelle et à la résidence d'emploi. Le Tribunal justifiait sa décision par les motifs suivants :

« Attendu que les conditions de rémunération du personnel des Chemins de fer de l'Etat comme d'ailleurs de toutes les autres Compagnies ont été établies par les décisions d'une commission d'arbitrage dite « Commission Tissier » et portées à la connaissance des employés du réseau le 3 décembre 1920 ;

« ... Attendu que par un ordre du jour n° 2, daté à Paris du 8 janvier 1925, la direction des Chemins de fer de l'Etat a apporté des modifications temporaires aux décisions de la Commission Tissier en procédant à des relèvements temporaires des traitements, compléments de traitement, primes, indemnités de recette et de caisse, indemnité de résidence, indemnité pour charges de famille ;

« Attendu que les relèvements temporaires ont été nécessités par les difficultés de la vie et ne présentent à aucun titre le caractère de gratifications bénévoles et spontanées de la part de l'Administration des Chemins de fer de l'Etat ;

« Attendu que si l'appelante (Ch. de fer de l'Etat) avait le droit et peut-être l'impérieux devoir de relever les salaires et leurs compléments, elle ne pouvait le faire qu'en prenant pour base des élévations les règles posées par la Commission Tissier ;

« Attendu que l'ordre du jour n° 2 prévoyait des

augmentations de traitement, *mais qu'il n'appartenait pas à la Compagnie dans cette décision de modifier le Statut du Personnel et les conditions du contrat de travail.* »

De ces deux décisions, il résulte que le Statut du Personnel (1) a un caractère contractuel et ne peut être modifié que du consentement mutuel des parties contractantes.

E) Conclusion.

Que doit-on conclure en présence des thèses si diverses, que nous venons d'examiner? Il y a lieu de se poser une première question : Dans quelle situation se trouvent les agents de chemins de fer à l'égard des Compagnies qui les emploient? Deux solutions sont possibles.

D'une part, les agents des chemins de fer se trouvent à l'égard des Compagnies qui les emploient, dans une situation contractuelle. Les rapports, qui existent entre ces Compagnies et leurs agents, sont des rapports de droit privé; en effet, ces rapports sont réglés par l'article 1780 du Code civil et, en cas de contestation, c'est aux tribunaux de l'ordre judiciaire qu'il appartiendra de départager les parties : telle

(1) On entend par « Statut du Personnel », le Statut du Personnel proprement dit, que nous avons examiné, et les Conditions de Rémunération que nous laissons de côté, car elles touchent à la condition matérielle et non à la condition juridique des employés de chemins de fer.

est la première solution, celle qui, d'ailleurs, nous paraît la plus logique.

D'autre part, les agents des chemins de fer se trouvent à l'égard des Compagnies qui les emploient dans une situation réglementaire. Les agents des chemins de fer sont chargés d'assurer le fonctionnement d'un service public; de ce fait, les rapports qui existent entre les Compagnies et leurs agents relèvent du droit public et non du droit privé. Les contrats, qui lient les Compagnies à leurs agents, sont des contrats de droit public, des contrats de fonction publique, et se trouvent soumis à la puissance publique, gardienne de l'intérêt général; toutes les clauses de ces contrats peuvent donc être modifiées unilatéralement, par voie d'autorité.

Si l'on pouvait assimiler les agents des chemins de fer, comme d'ailleurs tous les agents relevant d'un service public, à des fonctionnaires, il ne fait aucun doute que c'est cette deuxième solution qu'il faudrait adopter. Mais ce point de vue est insoutenable; en effet, si les agents de chemins de fer participent à la gestion d'un service public, ils n'en sont pas moins soumis, dans leurs rapports avec les Compagnies, aux règles du droit privé (art. 1780 du Code civil).

A l'égard des réseaux qui les emploient, les agents des chemins de fer sont donc dans une situation contractuelle. De même, le Statut du Personnel, qui règle les conditions de travail de ces agents, a également un caractère contractuel; en effet, le carac-

tère contractuel de ce Statut s'affirme au double point de vue suivant : D'une part, quant à sa rédaction, le Statut du Personnel est l'œuvre d'une commission comprenant des représentants du Personnel et des représentants des Compagnies. D'autre part, quant à son rôle, les dispositions du Statut du Personnel constituent les bases du contrat de travail, qui lient les Compagnies de Chemins de fer et leurs agents. On se trouve donc en présence d'une convention légalement formée et qui, aux termes de l'article 1134 du Code civil, doit tenir lieu de loi à ceux qui l'on faite et ne peut être révoquée que de leur consentement mutuel.

Dans ces conditions, il est difficile de reconnaître au Comité de Direction, « émanation des Conseils d'Administration des Réseaux », le droit de modifier unilatéralement le Statut du Personnel.

Que le Comité de Direction soit consulté si l'on modifie le Statut, qu'il puisse régler les conditions de travail en se conformant aux dispositions du Statut? Cela est tout à fait normal.

Mais, que le Comité de Direction puisse modifier unilatéralement et discrétionnairement les règles statutaires? Une telle prétention serait par contre inadmissible.

Tout en tenant compte de l'intérêt général — car on se trouve en face d'un service public — toute modification statutaire ne devra donc être effectuée qu'en respectant la volonté commune des parties.

Mais, les Compagnies n'en restent pas moins libres

de nommer et de révoquer leurs agents ; elles doivent seulement respecter les dispositions statutaires. Elles ne pourront donc pas donner à certains agents un avancement injustifié, c'est-à-dire un avancement qui ne correspondrait aux notes obtenues par ces agents ; elles ne pourront infliger certaines mesures disciplinaires que si elles ont pris au préalable l'avis du Conseil d'Enquête.

Parfois, les Compagnies pourront être amenées à transgresser les règles statutaires ; les agents ne seront pas, pour cela, lésés dans leurs intérêts et il leur sera facile de faire prévaloir leurs droits. En effet, l'article 12 de la loi du 29 octobre 1921 a prévu l'intervention d'un tribunal arbitral en cas de conflit collectif entre les réseaux et leur personnel. Dans ce dernier cas, les Compagnies ne sont plus maîtres de modifier les dispositions statutaires. « Les Compagnies, disait M. Rabier, perdent le droit de régler souverainement les conditions de rémunération, de travail et de retraite de leurs agents en cas de conflit collectif avec eux. » (Rapport Rabier précité.)

En fait, ces conflits seront assez rares ; en effet, à l'intérieur de chaque réseau le personnel peut toujours faire entendre ses revendications par l'intermédiaire des délégués auprès du Directeur. De plus, si les réseaux ont refusé l'accès du Comité de Direction à leur personnel, ils ont, néanmoins, décidé d'instituer à titre d'essai à partir du 1^{er} octobre 1929 une

délégation inter-réseaux auprès de la Conférence des Directeurs. Composée de sept membres désignés, à raison de un par réseau, par la délégation statutaire auprès du Directeur, cette délégation est reçue, deux fois par an, par le Président de la Conférence des Directeurs pour y exposer ses desiderata relatifs à des questions d'ordre général touchant plusieurs réseaux. Ainsi se trouve complétée cette politique d'étroite collaboration entre les réseaux et leur personnel, si ardemment souhaitée depuis la guerre.

Appendice I

Chemins de fer d'intérêt local et tramways.

Les employés des chemins de fer d'intérêt local et de tramways doivent bénéficier également d'un statut ; nous avons vu, dans le chapitre précédent, qu'aux termes de l'article 48 de la loi du 31 juillet 1913, les conventions ou cahiers des charges des compagnies concessionnaires devaient comprendre des dispositions relatives aux conditions du travail du personnel.

Le statut du personnel des voies ferrées d'intérêt local est un contrat librement passé entre les concessionnaires et les agents, régi en principe par l'article 1780 du Code civil et indépendant du contrat de concession, qui lie le concessionnaire à l'autorité concédante ; il peut donc être modifié d'accord entre

le concessionnaire et le personnel, sans être soumis à la longue procédure d'approbation qui s'applique aux modifications des contrats de concession.

Mais les dispositions de l'article 48 de la loi du 31 juillet 1913 doivent être considérées, maintenant, comme nettement insuffisantes, surtout si on les compare à celles qui régissent la situation des employés de chemins de fer d'intérêt général. En effet, l'article 48 de la loi de 1913 « qui prescrit l'insertion, dans le contrat de concession, de dispositions relatives aux conditions du travail, ne peut viser que quelques dispositions très générales, telles que la mention du repos hebdomadaire, ou de la durée du travail journalier, ou du salaire minimum. Mais cette prescription n'a plus de raison d'être, le salaire minimum et le repos hebdomadaire étant admis par tous les concessionnaires, et la durée du travail étant réglementée par la loi du 23 avril 1919. Aussi l'article 48 de la loi de 1913 est-il en instance d'abrogation » (1). En effet, dans le projet de loi déposé au Parlement le 26 mai 1925 (*J. O.* 1925. Ch. Dép. Annexe n° 1629) et voté après modification par la Chambre le 30 mars 1929, le législateur veut imposer un statut du personnel pour les réseaux qui n'en ont pas encore, ce statut devant être présenté sous forme d'annexe au cahier des charges (art. 5 du projet de loi).

Il existe, cependant, des exceptions ; ainsi le per-

(1) Thévenez. « Législation des Chemins de fer. »

sonnel des compagnies d'intérêt local présentant une certaine importance, bénéficie d'un statut que l'on peut comparer à celui des grands réseaux de chemins de fer.

En effet, si nous prenons le cas de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne, nous voyons que le traité du 20 septembre 1920 (1), par lequel le département de la Seine a affermé à M. Mariage le réseau départemental des transports en commun dans la Région Parisienne, prescrit l'établissement d'un statut du personnel (art. 30) ; ce statut fut établi en vue de faire bénéficier les agents de certains avantages et de certaines garanties. Les dispositions du statut ont, en effet, un double but :

D'une part, associer les agents de tous grades au fonctionnement du réseau en faisant appel à leur expérience professionnelle et rendre effective leur collaboration en leur donnant toute facilité pour soumettre à leurs chefs les propositions que pourrait leur suggérer leur connaissance pratique du service ;

(1) Ce traité d'affermage a été approuvé par décret du 25 décembre 1920 (*J. O.* du 31). Ce même décret approuvait, d'ailleurs, diverses conventions conclues le 20 septembre 1920 et aux termes desquelles le Département de la Seine achetait ou rachetait les anciennes compagnies (Réseau départemental Nord, Réseau départemental Sud, Réseau de la Rive Gauche, Réseau départemental Est, Réseau départemental des Chemins de fer Nogentais, Réseau municipal de Tramways) et acquérait de la Ville de Paris un droit exclusif de stationnement sur la voie publique pour l'exploitation du service public, dans l'enceinte de Paris, des voitures dites « omnibus », employées au transport en commun des personnes.

ainsi l'article 161 du traité d'affermage prévoit la création d'un comité consultatif des transports en commun, dans lequel sont appelés à siéger des représentants du personnel.

D'autre part, assurer la sauvegarde des intérêts du personnel en instituant des garanties pour l'avancement, les augmentations de traitement, l'observation de la discipline et en mettant le personnel à même de veiller à la stricte application des dispositions relatives à ces divers objets ; en effet, l'article 36 du traité d'affermage prévoit la création d'un Conseil de Travail et d'un Conseil de Discipline, où se trouvent représentés les employés de la S.T.C.R.P.

D'ailleurs, il suffit de voir la marche ascensionnelle suivie par les dépenses du personnel, pour se rendre compte des efforts réalisés par la S.T.C.R.P. en faveur de ses agents ; en effet, ces dépenses passent de 171.080.098 fr. 01 en 1921 à 404.833.156 fr. en 1927.

Signalons, enfin, l'allocation d'une prime de recette au personnel : 4 % des recettes (art. 30 § 5 du traité d'affermage).

Appendice II

L'article 1780 du Code civil et les Statuts.

S'ils déterminent d'une façon souvent très complète les conditions du travail, les différents statuts,

dont bénéficient les employés de chemins de fer et de tramways, ne constituent cependant que l'accessoire du contrat de travail ; les rapports, existant entre les compagnies de chemins de fer et de tramways et leurs agents, sont toujours régis par l'article 1780 du Code civil. Amenée à préciser ce point, la Cour de Cassation a décidé que l'article du statut du personnel, qui dispose que la révocation d'un employé ne peut être prononcée sans que l'on ait pris au préalable l'avis d'un Conseil d'Enquête, ne vise que le cas de révocation pour fautes graves commises par l'employé dans le service et ne porte pas atteinte au droit, que l'employeur tient de l'article 1780 du Code civil, de supprimer les emplois devenus inutiles et de congédier, par suite, sans avis du Conseil d'Enquête, les titulaires de ces emplois. Cass. Civ. 28 déc. 1932. Ch. de fer de Pau, Oloron et Mauléon c/Grand et c/Etchepare (S. 1933-1-68. *Gaz. du Pal.* 1933 1^{er} sem. 402).

Cette solution, parfaitement légale, montre combien sont parfois illusoires les garanties les plus sérieuses données aux ouvriers et employés.

TITRE II

**CONFLITS QUI PEUVENT SURGIR ENTRE
LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER
ET DE TRAMWAYS ET LEURS AGENTS**

Les rapports qui existent entre les Compagnies de chemins de fer et de tramways et leurs agents, comme d'ailleurs tout rapport entre un patron et ses ouvriers, ne sont pas toujours pacifistes : des heurts, des conflits, peuvent surgir. Ces conflits peuvent présenter un double caractère suivant la cause qui leur a donné naissance.

On peut se trouver en présence de difficultés nées à propos de l'exécution du contrat de travail par exemple ; le conflit, existant entre la Compagnie et l'agent, présente alors un caractère d'ordre privé.

Au contraire, on peut se trouver en présence de réclamations collectives, qui, si elles ne sont pas satisfaites, aboutiront la plupart du temps à la grève : conflits d'ordre collectif, dans ce cas, et qui peuvent avoir les conséquences les plus graves.

C'est à l'étude de ces conflits : d'ordre privé d'une part, d'ordre collectif d'autre part, que nous nous proposons de consacrer les chapitres suivants.

CHAPITRE I

Conflits d'ordre privé

Les conflits, qui font l'objet de ce chapitre, doivent être jugés par les tribunaux de l'ordre judiciaire ; car, on se trouve en présence de contestations ayant un caractère privé ; mais cette indication n'est pas suffisante. En effet, devant les tribunaux de quel degré et de quel lieu devront être portées ces contestations ? Question de compétence, qui doit être examinée au double point de vue suivant : 1^o compétence *ratione materiæ* d'une part ; 2^o compétence *ratione loci* d'autre part.

La compétence des tribunaux étant déterminée, il y aura lieu d'examiner, dans un second paragraphe, dans quels cas la rupture du contrat, qui lie les Compagnies et leurs agents, peut donner lieu à une action en dommages-intérêts.

§ I. — Compétence.

Alinéa 1 : « Ratione materiæ ».

Au début, les Compagnies de chemins de fer, qui ont toujours eu des contentieux très bien organisés pour soutenir des procès, faisaient épuiser tous les degrés de juridiction, si bien que les agents des chemins de fer qui avaient été révoqués et qui ne pouvaient trouver un emploi auprès des autres Compagnies, étaient obligés de capituler et d'abandonner le procès qu'ils avaient engagé, bien que, dans de nombreux cas leur cause eût été juste.

A ces difficultés de fait venaient s'ajouter des difficultés d'ordre juridique; on ne savait pas, en effet, quelle était la juridiction compétente pour statuer sur les contestations qui s'élevaient entre les Compagnies d'une part et les chauffeurs et mécaniciens d'autre part. « Les uns, considérant que les chauffeurs et mécaniciens ne sont que des ouvriers, les autorisaient à saisir de leurs réclamations la section des Conseils de Prud'hommes, dont la spécialité se rapproche le plus de la nature de leur travail. Les autres, ne voyant en eux que des ingénieurs ou employés, leur déniaient la qualité d'ouvriers et les obligeaient à saisir les tribunaux ordinaires. » (Exposé

des motifs de la proposition de loi Cazot du 3 août 1874). C'est d'ailleurs dans ce sens que s'était prononcée la Cour de cassation dans un arrêt rendu par la Chambre des Requêtes le 13 mai 1857. Cass. Req. 13 mai 1857. Ch. de fer de Lyon c/Cuisset (D. P. 1857-1-393) (1).

En vue de mettre fin à cette situation, MM. de Janzé, Raoul Duval et plusieurs de leurs collègues déposèrent le 9 février 1872 sur le bureau de

(1) « Attendu, dit l'arrêt, que C. a loué son industrie à la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, en qualité de mécanicien conducteur de locomotives, et qu'à raison de cette qualité il ne peut être rangé dans la classe des gens de travail, c'est-à-dire des artisans travaillant au jour, au mois et à l'année, qu'il ne peut l'être non plus dans celle des ouvriers; qu'en effet, le mot ouvriers... ne saurait s'appliquer à un conducteur de locomotives qui ne se livre à aucun travail manuel, ne fait partie d'aucun atelier, mais exerce des fonctions séparées et individuelles; — que, directeur du convoi, il est chargé d'en régler la marche et d'en assurer l'heureuse arrivée; que ces fonctions, par leur nature, leur importance, l'élévation du prix qui y est attaché d'ordinaire, les connaissances qu'elles exigent, surtout par les devoirs et la responsabilité qu'elles imposent, diffèrent essentiellement du service secondaire et sans cesse soumis à la surveillance et au contrôle des chefs, sous-chefs ou contremaîtres et du travail purement mécanique des simples ouvriers ou gens de travail; — que, dès lors, le louage d'une telle industrie à une compagnie essentiellement commerciale, constitue, de la part de cette compagnie, un engagement de commerce, et que les contestations, qui peuvent s'élever au sujet de ce contrat, doivent être portées devant la juridiction commerciale. »

De même, les conducteurs mécaniciens doivent être considérés non comme des ouvriers mais comme des sous-aides ingénieurs, et ne peuvent, par suite, saisir compétemment le Conseil de Prud'hommes d'une demande d'indemnité formée par eux contre la Compagnie à raison de leur renvoi. Trib. de Comm. de la Seine. 25 janvier 1872. Cie de l'Est c/Hulot (D. P. 1872-3-7).

l'Assemblée Nationale une « proposition de loi relative à l'établissement, à Paris, d'une cinquième section du Conseil de Prud'hommes, ayant pour mission de statuer sur les difficultés, qui pourront s'élever entre les ouvriers employés par les Compagnies de Chemins de fer et les Comités de Direction de ces Compagnies ».

Le 18 mars suivant, la Commission d'initiative de l'Assemblée Nationale, chargée de l'examen de cette proposition, conclut à son rejet. L'adoption de cette proposition, disait le rapporteur de la Commission, doit être considérée comme une atteinte portée à l'ordre des juridictions, en même temps qu'une cause de perturbation dans le service des chemins de fer (1). Adoptant l'avis de sa Commission,

(1) C'est à tort que la dérogation aux règles générales de compétence, proposée pour régler les contestations entre les Compagnies de chemins de fer et leurs agents, a été considérée comme une innovation dangereuse ; car, il existait déjà un précédent. En effet, aux termes de l'article 21. § 2 de la loi du 22 avril 1906, relative à la Banque de France, « Le Conseil d'Etat prononcera... définitivement, et sans recours, entre la Banque et les membres de son Conseil général, ses agents ou employés, toute condamnation civile, y compris les dommages et intérêts, et même soit la destitution, soit la cessation de fonctions ». Les contestations entre la Banque de France et ses employés doivent ainsi être portées devant le Conseil d'Etat et non devant les tribunaux de l'ordre judiciaire. Nous nous trouvons donc en face d'une dérogation aux règles générales déterminant la compétence des juridictions civiles ; or, comme les Compagnies de chemins de fer, la Banque de France constitue une Société privée. Dans ces conditions, pourquoi ne pas admettre de dérogation en faveur des cheminots ?

l'Assemblée Nationale refusa de prendre en considération la proposition de M. de Janzé.

Mais, la proposition de M. de Janzé ne constitue qu'un premier essai ; en effet, tous les projets ou propositions de loi, concernant les rapports des agents des chemins de fer avec les Compagnies et que nous avons examinés précédemment (voir Titre I. Chap. I. § 2), contiennent des dispositions relatives à l'institution de juridictions spéciales en faveur des agents des chemins de fer.

Ainsi, M. Cazot, dans une proposition de loi déposée sur le bureau de l'Assemblée Nationale le 3 août 1874 (*J. O.* 1874. Annexe n° 2682), proposait que « les contestations entre les Compagnies et les mécaniciens et chauffeurs soient jugées par la section des métaux du Conseil de Prud'hommes du dépôt auquel appartient le mécanicien ou chauffeur » (art. 3) et qu'« à défaut de Conseil de Prud'hommes dans un dépôt, la contestation soit portée devant le Conseil de Prud'hommes du dépôt le plus voisin » (art. 4). Proposition, qui ne vit pas le jour à l'Assemblée Nationale, obligée de se séparer avant d'avoir pu l'examiner.

Présentée à la Chambre, à deux reprises différentes (avant et après la dissolution du 16 mai 1877), par MM. Casse et Lockroy, la proposition de M. Cazot fut légèrement modifiée la seconde fois : le bénéfice de la loi ayant été étendu à tous les agents commis-

sionnés et non aux seuls chauffeurs et mécaniciens (1).

De son côté, M. de Janzé préconisait la création d'un comité exécutif chargé de réviser les révocations ou congédiements ainsi que les pénalités infligées aux agents commissionnés des chemins de fer (2).

Aucune des dispositions de ces deux propositions de loi ne fit l'objet de débats parlementaires : la Chambre ayant rejeté, dans sa séance du 3 mars 1881, l'article 1 du projet présenté par sa commission.

Mais, dès l'année suivante (1882), deux nouvelles propositions de loi apparaissent sous des formes assez diverses : soit qu'il s'agisse de faire trancher les contestations entre les Compagnies et leurs agents par le Juge de Paix du canton du domicile de l'agent, et ce définitivement jusqu'à 1.500 francs (chiffre énorme pour l'époque) (3), soit qu'il s'agisse d'instituer un tribunal arbitral dans chaque section d'exploitation des Compagnies, le tribunal composé de trois membres : Juge de Paix et deux délégués (l'un de la Compagnie, l'autre du Personnel), devant statuer définitivement jusqu'à 1.500 francs et sauf appel devant le tribunal de commerce au delà de ce chiffre (4).

(1) Proposition de loi Casse et Lockroy. Séance du 23 mars 1876. *J. O.* 1876. Annexe n° 35. Proposition de loi Casse et Lockroy. Séance du 29 janvier 1878. *J. O.* 1878. Annexe n° 346.

(2) Proposition de loi de Janzé. Séance du 15 janvier 1880. *J. O.* 1880. Annexe n° 2180.

(3) Art. 4 et 5 de la proposition de loi Raynal. *J. O.* 1882. Ch. des Dép. Annexe n° 380.

(4) Art. 1 et 14 de la proposition de loi Delattre. *J. O.* 1882. Ch. des Dép. Annexe n° 390.

Admis par la commission chargée de l'examen de ces deux propositions (1), le principe du tribunal arbitral fut repoussé par la Chambre le 27 juin 1882.

Saisie à nouveau de ces deux propositions, la Commission de la Chambre, adoptant un amendement présenté par M. Raynal, élaborà un texte, aux termes duquel les contestations entre les Compagnies de chemins de fer et leurs agents devaient être portées devant le Juge de Paix du canton du domicile de l'agent, le Juge de Paix pouvant statuer en dernier ressort jusqu'à 1.500 francs (2).

Le nouveau texte que venait d'élaborer la Commission et qui était d'ailleurs, pour la partie qui nous intéresse, la reproduction littérale de la proposition Raynal, fut repoussé comme le précédent par la Chambre (séance du 22 décembre 1884) ; en effet, aux articles 5 et 6 du projet de la Commission la Chambre avait substitué la disposition suivante :

« Les contestations..., lorsqu'elles seront portées devant les tribunaux civils ou devant les cours d'appel, seront instruites comme affaires sommaires et jugées d'urgence. »

A la Chambre, on reprochait au texte présenté par la Commission d'étendre par trop la compétence des Juges de Paix en dernier ressort (1.500 fr.) et de violer les règles du droit commun relatives à la

(1) Rapport Delattre. *J. O.* 1882. Ch. des Dép. Annexe n° 954.

(2) Rapport supplémentaire Delattre. *J. O.* 1882. Ch. des Dép. Annexe n° 1086.

compétence des Juges de Paix (200 fr.). La disposition adoptée par la Chambre avait, par contre, le grand avantage de résoudre les deux questions qui préoccupaient particulièrement la Commission.

D'une part, la lenteur de la procédure : cette question ne se pose plus maintenant, puisque les contestations entre les Compagnies de Chemins de fer et leurs agents doivent être instruites comme affaires sommaires et jugées d'urgence, c'est-à-dire qu'elles ne prendront plus le rôle et seront appelées, immédiatement après la régularisation de la procédure, devant le tribunal pour y être plaidées ; cette amélioration est considérable, surtout lorsqu'il s'agit de tribunaux importants où les rôles sont surchargés (1).

D'autre part, les frais de justice : sur ce point, les employés de chemins de fer, qui n'ont pas les moyens d'engager un procès, peuvent obtenir l'Assistance Judiciaire.

On faisait, de plus, remarquer qu'accroître la compétence des Juges de Paix, c'était livrer les employés de chemins de fer aux mains des agents d'affaires plus ou moins honnêtes dont étaient remplis les prétoires des Justices de Paix. Enfin — et c'était surtout l'argument principal en faveur de la disposition adoptée par la Chambre — les améliorations qui venaient d'être votées, ne modifiaient

(1) Actuellement, pour certaines Chambres du Tribunal Civil de la Seine, il s'écoule une période d'une année, et même parfois deux années, entre la mise au rôle et la sortie du rôle.

pas la situation légale ordinaire ; les employés de chemins de fer pouvaient donc saisir le Juge de Paix dans les limites de sa compétence et conservaient, en outre, la faculté d'assigner les Compagnies soit devant le tribunal civil, soit devant le tribunal de commerce.

Dans ces conditions, le Sénat ne pouvait qu'adopter les dispositions votées par la Chambre ; et c'est d'ailleurs ce qu'il fit, en étendant, toutefois, le bénéfice de la loi à toutes les contestations entre employeurs et employés, patrons et ouvriers, et non aux seules contestations entre les Compagnies de chemins de fer et leurs agents.

Après un vote conforme de la Chambre, cette disposition devint le § 4 de l'article 1780 du Code civil, tel qu'il a été modifié et complété par la loi du 27 décembre 1890.

La réforme ainsi réalisée ne porte donc que sur la procédure et ne bouleverse nullement, contrairement aux divers projets qui avaient été présentés, les règles de compétence.

En ce qui concerne la compétence des Conseils de Prud'hommes, un changement dans la situation telle qu'elle était apparue au début, va par contre se produire. En effet, depuis le vote de la loi du 27 mars 1907 (*J. O.* du 28), qui réorganise la juridiction prud'homale, les différends entre les Compagnies de chemins de fer et leurs agents peuvent, dorénavant, être portées devant le Conseil de Prud'

hommes, dont la mission a été ainsi définie par l'article 1 de la loi précitée (actuellement art. 1 du Livre IV du Code du Travail) : terminer par voie de conciliation ou, à défaut de conciliation, juger les différends qui peuvent s'élever, à l'occasion du contrat de louage de services, dans le commerce et l'industrie « entre les patrons ou leurs représentants et les employés, ouvriers et apprentis de l'un et l'autre sexe, qu'ils emploient. »

« ... Les travailleurs de tramways, de chemins de fer, déclarait M. Strauss au Sénat, auront ainsi satisfaction. Ils seront soumis, partout où celle-ci existe, à la juridiction prud'homale. Dans les centres peu importants, les employés de chemins de fer seront, le cas échéant, inscrits dans une catégorie, qui, outre les industries des transports, comprendra suffisamment d'autres professions pour permettre le choix d'au moins deux conseillers à élire dans l'élément patronal. » (*J. O.* 1906. Sénat. Annexe n° 333.)

Mais, la mission des Conseils de Prud'hommes ne s'applique qu'aux différends qui peuvent s'élever entre patrons et ouvriers à l'occasion du contrat de travail ; les Conseils de Prud'hommes ne peuvent donc connaître des actions en dommages-intérêts motivées par des accidents, dont les ouvriers auraient été victimes (art. 1 Livre IV du Code du Travail). En ce sens : Cass. Civ. 14 nov. 1927. Echaroux c/Ch. de fer Algériens (*D. P.* 1928-1-103).

Les Conseils de Prud'hommes, valablement saisis,

jugeront définitivement et sans appel toutes les demandes dont le chiffre n'excédera pas 1.500 francs en capital, et, au delà de ce chiffre, il pourra être fait appel de leurs jugements devant le tribunal civil. De plus, les différends entre les ouvriers et leurs patrons pourront être portés directement devant les tribunaux ordinaires, lorsque le chiffre de la demande dépassera 2.000 francs.

Dans les villes, où la juridiction prud'homale n'est pas organisée, les contestations qui relèvent du Conseil de Prud'hommes, seront soumises à la juridiction compétente pour en connaître d'après les règles du droit commun, c'est-à-dire au Juge de Paix. En effet, aux termes de l'article 5 § 1 de la loi du 12 juillet 1905, modifiée par les décrets des 5 novembre 1926 et 28 mars 1934, le Juge de Paix connaît sans appel jusqu'à la valeur de 1.500 francs « des contestations relatives aux engagements respectifs des gens de travail au jour, au mois et à l'année, et de ceux qui les emploient ; des maîtres, domestiques ou gens de service à gages ; des maîtres ou patrons et de leurs ouvriers ou apprentis, sans néanmoins qu'il soit dérogé aux lois et règlements relatifs soit à la juridiction commerciale, soit à celle des prud'hommes, soit au contrat d'apprentissage, ni à la loi sur les accidents du travail ».

★
★ ★

Un régime tout à fait différent devait être, au début, réservé aux employés des Chemins de fer de

l'Etat ; en effet, le décret du 25 mai 1878, qui organisait la situation provisoire créée par la loi du 18 mai 1878 (1), prévoyait, dans son article 11, que les agents de la Compagnie des Chemins de fer de l'Etat devaient être considérés comme agents temporaires de l'Etat pendant la durée de leur service. La qualité de fonctionnaire public étant ainsi attribuée à ces agents, il s'ensuivait que les actes du Conseil d'Administration, qui les nommaient ou qui les révoquaient, étaient des actes administratifs, dont l'appréciation était interdite à l'autorité judiciaire.

Dans ces conditions, les tribunaux de l'ordre judiciaire étaient incompétents pour trancher les litiges nés, à l'occasion du contrat de travail, entre la Compagnie des Chemins de fer de l'Etat et ses agents. La Cour de cassation, qui s'était prononcée sur ce point, avait, en effet, décidé que la demande en dommages-intérêts formée par un agent des chemins de fer de l'Etat révoqué ou réformé, ne pouvait pas être jugée par les tribunaux de l'ordre judiciaire. En ce sens :

(1) Le rachat par l'Etat de diverses lignes, dont les Compagnies concessionnaires ne pouvaient plus assurer l'exploitation, était considéré, en 1878, comme un expédient momentané, en attendant la remise de ces lignes avec leurs voies et dépendances à des Compagnies plus solides que les premières. C'est ce qu'affirme le texte même de la loi du 18 mai 1878 : « En attendant, disait l'article 4, qu'il soit statué sur les bases définitives du régime auquel seront soumis les Chemins de fer dont l'article 2 de la présente règle la reprise par l'Etat... le Ministre des Travaux Publics assurera l'exploitation provisoire. »

Cass. Req. 18 novembre 1895. Pierre c/Ch. de fer de l'Etat (S. 1898-1-385. D. P. 1898-1-497). Cass. Req. 22 mars 1899, Vincent c/Ch. de fer de l'Etat (D. P. 1899-1-452).

De plus, ces litiges ne pouvaient pas être portés, non seulement devant l'autorité judiciaire, mais aussi devant le Conseil d'Etat et relevaient exclusivement de la juridiction du Ministre. En ce sens Cons. d'Etat 25 janvier 1889. Chervet c/Ch. de fer de l'Etat (D. P. 1890-3-34).

La Compagnie des Chemins de fer de l'Etat ayant été organisée d'une façon définitive, il importait de faire cesser la différence de régime qui existait entre les agents de cette Compagnie et les agents des autres Compagnies. En effet, « leur emploi est le même que celui des agents des Compagnies ; leurs fatigues sont les mêmes ; ils courent les mêmes dangers ; ils sont astreints à la même discipline... ; ils ne sont pas des fonctionnaires, et l'Administration des Chemins de fer de l'Etat doit être considérée comme une Compagnie privée », déclarait M. Poincaré à la Chambre lors du vote de la loi du 27 décembre 1890.

Cette réforme, qui devait remédier à la situation plutôt fâcheuse dans laquelle se trouvaient les agents des chemins de fer de l'Etat, fut réalisée par la loi du 21 mars 1905 (*J. O.* du 30). En effet, dans son article unique, la loi du 21 mars 1905 attribue aux tribunaux ordinaires l'appréciation des difficultés qui peuvent s'élever entre l'Administration des

Chemins de fer de l'Etat et ses employés à l'occasion du contrat de travail.

Par tribunaux ordinaires, il faut entendre non seulement les tribunaux civils, mais aussi toutes les autres juridictions qui ont pu être valablement saisis des différends pouvant s'élever entre les Compagnies privées et leurs agents à l'occasion du contrat de travail : Tribunaux de Commerce, Conseils de Prud'hommes.

En ce qui concerne la compétence des Tribunaux de Commerce, l'Administration des Chemins de fer de l'Etat, qui est une entreprise commerciale ayant son autonomie et son budget propres, doit être assimilée aux autres Compagnies de chemins de fer dans ses rapports avec ses employés et avec le public. Dans ces conditions, le tribunal de commerce est compétent pour connaître d'une demande en dommages-intérêts formée contre l'Administration des Chemins de fer de l'Etat par un de ses employés. C'est, d'ailleurs, dans ce sens que s'est prononcée la 5^e Chambre de la Cour d'appel de Paris dans un arrêt rendu le 12 novembre 1920 (*Gaz. des Trib.* du 16 juillet 1921) et confirmé par un arrêt de la Chambre des Requêtes en date du 19 juin 1922. Ch. de fer de l'Etat c/Cadi (D. P. 1923-1-63. *Gaz. du Pal.* 1922. 2 sem. 469).

De même, en ce qui concerne la compétence des Conseils de Prud'hommes, la 7^e Chambre du Tribunal civil de la Seine, statuant sur appel d'un

jugement rendu par le Conseil de Prud'hommes de la Seine le 29 octobre 1925, a décidé que la juridiction prud'homale est compétente pour connaître des différends qui se sont élevés entre un ouvrier et la Compagnie des Chemins de fer de l'Etat, relatifs à des indemnités de résidence et de charges de famille, accessoires du salaire, même dans le cas où les dites indemnités ont été fixées par arrêté inter-ministériel : le Ministre ayant agi en ce cas, non comme détenteur d'une parcelle de la puissance publique, mais comme chef de l'Administration des Chemins de fer de l'Etat, dotée de la personnalité civile et par conséquent distincte de l'Etat lui-même. (Jug. précité du Trib. Civ. de la Seine du 6 mai 1926. Ch. de fer de l'Etat c/Kerninon. D. H. 1926-399) (1).

En ce qui concerne les agents des chemins d'intérêt local et des tramways, il y a lieu d'appliquer les mêmes règles générales, les mêmes principes directeurs : compétence des Conseils de Prud'hommes ou, à défaut, des Juges de Paix. Compétence des Tribunaux Civils ou des Tribunaux de Commerce...

(1) Il y a lieu de remarquer que, quelques années auparavant, la même Chambre du Tribunal Civil de la Seine s'était prononcée en sens inverse. Jug. de la 7^e Ch. du Trib. Civ. de la Seine du 29 janvier 1921. Cie de l'Etat c/Chrétienne (S. 1921-2-110). « Attendu, déclarait le Tribunal, qu'il est certain que le législateur de 1905 (Cf. loi du 21 mars 1905) n'a pu comprendre dans les tribunaux ordinaires les Conseils de Prud'hommes, qui sont, en effet, des tribunaux d'exception, pour leur attribuer la connaissance des litiges entre une administration de l'Etat et ses employés... »

Alinéa 2 : « Ratione loci ».

Comme toute société, les Compagnies de chemins de fer devraient être assignées devant le juge du lieu où elles sont établies, c'est-à-dire le lieu où se trouve fixé leur siège social. (Art. 59 § 5 du Code de Proc. Civ.)

L'application stricte de cette règle allait donner lieu à de très grandes difficultés ; les rédacteurs du Code de Procédure Civile n'avaient pas pu prévoir la création de grandes sociétés, rayonnant sur toute la France au moyen de nombreuses succursales qui leur permettent de contracter avec tous les habitants du territoire, comme c'est le cas des Compagnies de chemins de fer.

Les Compagnies de chemins de fer ayant leur siège social à Paris, tout individu qui voudrait intenter un procès à une Compagnie, allait se voir obligé de l'assigner devant le tribunal (civil ou de commerce) de la Seine, même s'il est domicilié à l'extrémité de la France. Dans ces conditions, personne n'oserait engager un procès contre une Compagnie de chemins de fer à cause des frais de déplacement, parfois considérables, occasionnés par ce procès. Il serait, de plus, anormal que dans le cas d'un accident de transport par exemple, le Tribunal de la Seine soit préféré au tribunal du lieu où s'est

produit l'accident, qui est le mieux placé pour statuer sur les conséquences de cet accident.

En vue d'éviter de tels inconvénients, les tribunaux élaborèrent, au cours du xix^e siècle, une jurisprudence, qui porte le nom de *jurisprudence des gares principales* (1).

Aux termes de cette jurisprudence, les Compagnies de chemins de fer sont considérées comme ayant un domicile partout où elles possèdent un établissement assez important pour constituer une succursale ; elles peuvent donc être valablement assignées devant le tribunal du lieu de cette succursale, à la condition, toutefois, que le fait générateur du litige se rattache par une relation directe aux opérations de cette succursale au point de vue de l'exploitation, de l'administration ou de la surveillance (2).

Deux conditions doivent donc être requises pour que la jurisprudence des gares principales soit applicable :

(1) Cette jurisprudence est aussi appliquée à toutes les sociétés dont l'activité s'étend, par l'intermédiaire de succursales, à tout ou partie du territoire français : tel est le cas des Grands Etablissements de Crédit.

(2) « Attendu que si les Compagnies de chemins de fer peuvent être assignées hors de leur siège social, partout où elles ont un établissement assez important pour constituer une succursale, c'est à la condition que le fait générateur du litige se rattache par une relation directe aux opérations de cette succursale au point de vue de l'exploitation, de l'administration ou de la surveillance. » Cass. Civ. 22 juin 1920. *C^{ie} du Midi c/Alquier* (*Gaz. du Pal.* 1920. 2^e sem. 260. S. 1922-1-272). En ce sens : Cass. Civ. 16 mars 1927. *Ch. de fer du P.-O. c/Delbrel* (*Gaz. du Pal.* 1927. 2^e sem. 43).

1^o Il faut qu'il s'agisse d'une gare « pourvue d'un personnel ayant qualité pour représenter la Compagnie et pour agir en son nom ». Sont ainsi considérés comme établissements principaux d'une Compagnie, les gares qui, à raison de leur importance, du personnel qui s'y trouve et des services qui y sont organisés, constituent un véritable centre d'opérations. En ce sens : Cour d'Orléans. 20 nov. 1868. Cie du P.-O. c/X. Cour de Poitiers. 28 décembre 1868. Cie du P.-O. c/Gibouleau (S. 1869-2-103). Cour d'Agen. 24 décembre 1898. Cie du P.-O. c/Galet. Cour de Rouen 9 avril 1898. Ch. de fer de l'Ouest c/Guéret (D. P. 1900-2-99). Cour de Bordeaux 31 octobre 1911. Ch. de fer de l'Etat c/Payot (*Gaz. du Pal.* 1912. 1^{er} sem. 67).

De même, une Compagnie de chemins de fer qui, en vue de la construction de lignes qu'elle se propose d'établir, a installé dans une ville, en dehors de son siège social, un centre d'opérations pour l'exécution de travaux avec des bureaux dirigés par un préposé, dénommé « chef de section principal », et qui a sous ses ordres un personnel d'employés et d'ouvriers, doit être considérée comme ayant dans cette ville une succursale et peut être valablement assignée dans les bureaux de cette succursale. Cour de Bourges. 30 novembre 1903. Ch. de fer de la Nièvre c/Chamard et Martin (S. 1904-2-108).

2^o Il faut aussi que le fait générateur du litige se soit produit dans le rayon de la gare succursale ou

du moins qu'il se rattache par une relation directe aux opérations qui rentrent dans le service de cette gare succursale au point de vue de l'exploitation, de l'administration ou de la surveillance. Ainsi, l'action en dommages-intérêts intentée par un agent à une Compagnie de chemins de fer pour radiation injustifiée des cadres du personnel, ne peut être portée que devant le tribunal du siège social de cette Compagnie, car la mesure disciplinaire attaquée avait été prise au siège social. Cour de Poitiers 27 avril 1925, Ch. de fer de l'Etat c/Dupouy (*Gaz. du Pal.* 1925. 2^e sem. 418). De même, une Compagnie de chemins de fer ne peut être assignée devant le tribunal d'une gare, qui n'est ni le point de départ, ni le point d'arrivée de marchandises, et à laquelle l'expédition est étrangère. En ce sens : Cass. Civ. 27 juin 1899. Cie du P.-O. c/Garreau (D. P. 1900-1-227. S. 1900-1-101. *Gaz. du Pal.* 1899. 2^e sem. 149). Cass. Civ. 3 février 1885. Ch. de fer de l'Ouest c/Vautrier. (D. P. 1886-1-304. *Gaz. du Pal.* 1889. 2^e sem. 149).

Il y a lieu de signaler, pour terminer, que la loi du 6 avril 1932 (*J. O.* du 8) est venue ajouter une nouvelle compétence, facultative, d'ailleurs, de la part du demandeur. En effet, aux termes de l'article 4 de la loi du 6 avril 1932, qui modifie, en le complétant, l'article 59 du Code de Procédure Civile, « les contestations relatives à des fournitures, travaux, locations, louage d'ouvrage ou d'industrie, peuvent

être portées devant le juge du lieu où la convention a été contractée ou exécutée, lorsqu'une des parties sera domiciliée dans ce lieu ».

En ce qui concerne le contrat de louage de services, auquel cette disposition s'applique (*Cf.* Cass. Req. 7 janvier 1935. *Gaz. du Pal.* 22 janvier 1935), le législateur donne au salarié la faculté d'assigner son patron devant le juge du lieu où la convention a été conclue ou exécutée, à la condition que l'une des parties y soit domiciliée.

Cette nouvelle disposition s'applique aux tribunaux civils comme aux tribunaux de commerce ; en ce qui concerne les Conseils de Prud'hommes, on se trouve en face d'opinions opposées, étant donné qu'en matière prud'homale la compétence est régie par l'article 79 du Livre IV du Code du Travail ; en effet, aux termes dudit article, « la compétence des Conseils de Prud'hommes est fixée, pour le travail dans un établissement, par la situation de cet établissement et, pour le travail en dehors de tout établissement, par le lieu où l'engagement a été contracté » : disposition qui est applicable au Juge de Paix statuant en matière prud'homale.

§ II. — Cas de rupture du contrat de travail
pouvant donner lieu à une action
en dommages-intérêts.

Ces différents cas peuvent se ranger sous les quatre rubriques suivantes :

1^o Il y a eu rupture abusive du contrat de travail : question que nous avons déjà examinée (C/. Chap. I. § 3 du Titre I) et sur laquelle il est inutile de revenir.

2^o Il y a eu rupture brusque du contrat de travail : aucun délai-congé n'a été respecté.

3^o Certains agents ont été radiés des cadres ou révoqués sans avis préalable du Conseil d'Enquête.

4^o Certains agents ont été mis à la réforme d'office sans l'avis de la Commission de Réforme, et alors qu'ils n'acceptaient pas cette décision.

Examinons donc ces trois derniers cas dans l'ordre suivant : 1^o Le Délai-congé ; 2^o La Commission de Réforme ; 3^o Le Conseil d'Enquête.

Alinéa 1 : Le Délai-congé

Actuellement, l'usage du préavis ne peut plus faire l'objet d'une contestation depuis que le légis-

lateur l'a rendu obligatoire ; en effet, la loi du 19 juillet 1928 (*J. O.* du 21), qui a modifié l'article 23 du Livre I du Code du Travail (1), impose à chacun des contractants l'obligation, au cas de rupture du contrat de louage de services à durée indéterminée, de respecter un délai-congé qui ne peut être inférieur à celui qui est établi par les usages ou par les conventions collectives du travail. Cette loi met fin à des abus dont se plaignaient, à juste titre, les intéressés : employeurs et employés, patrons et ouvriers (2) :

(1) Dans sa rédaction primitive, l'article 23 du Livre I du Code du Travail est la reproduction partielle de l'article 1780 du Code Civil, qui a donc été incorporé dans le Code du Travail. Mais, lors du vote de la loi du 19 juillet 1928, le législateur n'a modifié que l'article 23 du Livre I du Code du Travail et n'a pas modifié l'article 1780 du Code Civil : simple oubli de sa part.

A part les dispositions relatives au délai-congé, la loi du 19 juillet 1928 n'apporte aucun changement notable en ce qui concerne le cas de rupture abusive du contrat de travail ; il est seulement spécifié que « le tribunal, pour apprécier s'il y a abus, pourra faire une enquête sur les circonstances de la rupture. Le jugement devra, en tous cas, mentionner expressément le motif allégué par la partie qui aura rompu le contrat ». La preuve n'en reste pas moins à la charge de la partie demanderesse ; le législateur vient simplement en aide aux salariés, en permettant au juge d'ordonner une enquête sur les circonstances de la rupture.

En ce qui concerne la fixation de l'indemnité, la loi du 19 juillet 1928 apporte deux modifications, que nous avons d'ailleurs indiquées précédemment. Parmi les éléments d'appréciation dont le juge doit tenir compte, le « temps écoulé » devient l'« ancienneté de services », l'expression est d'ailleurs plus précise, et il est ajouté un nouvel élément d'appréciation : « l'âge de l'ouvrier ou de l'employé », qui, dans la pratique, peut avoir son influence sur le préjudice subi.

(2) En votant la loi du 19 juillet 1928, le législateur a voulu mettre fin à la pratique qui consistait de la part des parties

car les inconvénients d'une rupture brusque du contrat de travail, qui ne donne pas forcément ouverture à une action en dommages-intérêts (il y a lieu, en effet, de distinguer l'inobservation du délai-congé d'une part, et le congé abusif ou indû congé d'autre part), peuvent être aussi graves pour les uns que pour les autres, « le patron pouvant être mis dans l'embarras à un moment où les affaires ne supporteraient pas de retard, et l'ouvrier ou l'employé pouvant voir la misère l'atteindre lui et les siens. » (Rapport Pasquet. *J. O.* 1928. Sénat. Annexe n° 581.)

La loi du 19 juillet 1928 consacre, en les précisant, les distinctions faites par la jurisprudence entre le congé donné au mépris des délais et le congé abusif (ou indû congé) et entre les dommages-intérêts qui peuvent être dus de l'un ou l'autre chef et qui, d'ailleurs, peuvent se cumuler le cas échéant.

La règle ainsi posée par la loi du 19 juillet 1928

contractantes (employeurs et employés, patrons et ouvriers) à déclarer qu'ils n'étaient pas tenus de respecter un délai-congé au cas de rupture du contrat de travail : pratique, qui était d'ailleurs admise par la jurisprudence. En effet, les tribunaux admettaient que, la convention faisant la loi des parties, celles-ci pouvaient déroger à l'obligation du délai-congé, soit qu'elles en abrègent la durée, soit même qu'elles le suppriment complètement. (Cass. Civ. 18 déc. 1917. D. P. 1918-1-41). Cette dérogation pouvait résulter d'un accord particulier entre les contractants ou même d'un règlement d'atelier, pourvu que le règlement soit porté à la connaissance des intéressés au moment de leur embauchage, au moins par l'affichage dans les locaux professionnels (Cass. Civ. 30 juin 1913. D. P. 1917-1-45. Cass. Civ. 19 février 1923. D. P. 1925-1-129).

souffre, toutefois, quatre exceptions et cesse de s'appliquer dans les cas suivants :

1^o Une des parties contractantes a commis une faute grave ou refuse de remplir ses obligations.

2^o Période d'essai qui suit l'embauchage. (Cass. Civ. 19 nov. 1929. D. H. 1930. 21).

3^o Apparition d'un cas de force majeure venant s'opposer à la continuation du contrat.

4^o Femmes en état de grossesse apparente, qui quittent leur travail (art. 29 *a* du Livre I du Code du Travail).

Bien qu'il ne semble présenter aucune difficulté, le nouvel article 23 du Livre I du Code du Travail a cependant suscité, lors de son application, des interprétations nombreuses et différentes et a soulevé diverses controverses que les décisions déjà rendues n'ont pas aplanies. La loi du 19 juillet 1928 a-t-elle ou non un caractère rétroactif ?

D'après une première thèse, la loi du 19 juillet 1928 ne saurait avoir d'effet rétroactif, étant donné le principe fondamental posé par l'article 2 du Code Civil, aux termes duquel « la loi ne dispose que pour l'avenir » et « n'a point d'effet rétroactif ». Dans ces conditions, la loi du 19 juillet 1928 ne peut régir les conventions passées, qui ont déjà produit leur plein et entier effet. On peut, de plus, se trouver en présence de droits acquis, que l'on doit, avant tout, respecter.

D'après une autre opinion, au contraire, on sou-

tient que les dispositions de la loi du 19 juillet 1928, étant d'ordre public, s'appliquent non seulement pour les contrats et règlements souscrits après la promulgation de cette loi, mais doivent être appliquées à tous les contrats ou règlements antérieurs.

Cette dernière thèse a été retenue par certains tribunaux et plus particulièrement par la Cour de Cassation. En ce sens : Cass. Civ. 22 avril 1929 (*Gaz. des Trib.* 1929. 2^e sem. 1-4. *Gaz. du Pal.* 1929. 1^{er} sem. 773.) Cass. Civ. 31 mai 1929. (*Gaz. du Pal.* 1929. 1^{er} sem. 127.)

Il ne fait aucun doute que c'est à cette seconde solution que le législateur a voulu se rallier ; il suffit, d'ailleurs, de se reporter à la proposition de loi déposée sur le bureau de la Chambre le 16 mars 1933 par M. Vincent-Auriol et plusieurs de ses collègues (*J. O.* 1933. Ch. des Dép. Annexe n° 1560). En effet, aux termes de cette proposition, il est stipulé que tous les salariés et employés doivent être soumis au même régime, malgré les règlements antérieurs et les contrats passés avant le 19 juillet 1928.

Si nous envisageons, maintenant, le cas spécial des Compagnies de chemins de fer, nous voyons que, sur ce point, l'intérêt des Compagnies est étroitement lié à celui de leurs agents ; les Compagnies, comme les cheminots, ont avantage à respecter l'usage du préavis. En effet, sans le respect de cet usage, les réseaux pourraient se voir privés, du jour au lendemain, d'un certain nombre de leurs agents. Comment, dans ces conditions, assurer le service

public des transports, service avant tout continu et qui ne peut supporter aucun arrêt sans entraîner de graves perturbations, dont les répercussions peuvent être des plus désastreuses ? (1) De plus, les Compagnies ne peuvent remplacer immédiatement les agents qui les quittent ; elles doivent donc prévoir assez longtemps à l'avance les vacances qu'il y aura lieu de combler, afin de pouvoir, durant cette période, former de nouveaux agents.

De leur côté, les cheminots ont, comme tous les ouvriers, avantage à faire respecter l'usage du préavis, afin de ne pas se trouver jetés sur le pavé du jour au lendemain, sans travail et avec une famille à leur charge.

En fait, la question du délai-congé était réglementée jusqu'en 1926 de façon différente suivant les réseaux : soit par voie de décision directoriale, soit par voie de clause contractuelle (2).

En 1926, une instruction inter-réseaux est venue consacrer les règles qui étaient alors en vigueur. Cette instruction, qui a été prise par les Réseaux après avis des délégués du personnel auprès du Directeur, participe de la nature contractuelle du Statut,

(1) On a pu s'en rendre compte immédiatement après la guerre, lors de l'application de la loi de huit heures aux agents des chemins de fer.

(2) Le préavis est le même pour toutes les Compagnies : huit jours pour les agents non commissionnés, un mois pour les agents commissionnés.

en vertu de laquelle elle a été arrêtée (art. 49 du Statut).

Mais, depuis le vote de la loi du 19 juillet 1928, quelle est la valeur de cette instruction? Elle ne peut constituer une convention collective du travail, car on ne se trouve pas en face d'une convention conclue d'accord entre les Compagnies et leurs agents, mais plutôt en face d'une disposition prise par les Compagnies après un simple avis des représentants du personnel.

Dans ces conditions, doit-on faire appel aux usages locaux pour déterminer la durée du préavis? Doit-on appliquer aux agents d'un même réseau et qui remplissent les mêmes fonctions, des usages locaux différents suivant les localités dans lesquelles ils travaillent? Cette solution semble inadmissible; en effet, s'il y a lieu d'appliquer aux chemins de fer les usages locaux, ne pourrait-on pas envisager que les mêmes usages soient appliqués à tous les agents d'une même Compagnie, c'est-à-dire les usages en vigueur dans la localité où se trouve situé le siège social de la Compagnie?

Telle n'est cependant pas la solution admise pour l'industrie des chemins de fer. On a fait remarquer, avec juste raison, qu'en l'espèce il ne peut y avoir d'usages locaux et que seuls existent des usages professionnels uniformes pour toute la profession. Ces usages ont toujours existé et résultent des règles suivies par les réseaux : règles qui sont fixées par l'instruction de 1926.

Appelée à statuer sur ce point, la Cour de cassation a rendu, le 25 juin 1929, l'arrêt suivant :

« Attendu que le juge ne peut, sous prétexte d'application d'usages locaux, refuser de donner effet à une convention qui fait la loi des parties ;

« Attendu que B..., agent au service de la Compagnie des Chemins de fer d'Orléans, ayant été mis à la retraite en 1927, réclamait une indemnité de préavis, égale à trois mois de salaire, en invoquant un usage pratiqué à Montluçon où il est domicilié ;

« Que la Compagnie répondait que, pour les agents de sa catégorie, la durée du délai-congé avait été fixée à un mois par une circulaire du Directeur de la Compagnie, portée à la connaissance du personnel et à laquelle B... s'était engagé à se soumettre ;

« Attendu que le jugement attaqué a accueilli la demande par cet unique motif qu'à Montluçon, le délai-congé est de trois mois, sans rechercher, comme il était tenu de le faire, si l'usage local n'avait pas été écarté par une convention expresse que nul texte n'interdisait à l'époque où elle a produit ses effets et qui, dès lors, formait la loi des parties ;

« En quoi, il a violé le texte ci-dessus visé (art. 1134 du Code Civil) ;

« Par ces motifs :

« Casse et annule... »

Certes, la décision adoptée par la Cour de cassation était relative à une rupture de contrat ayant

produit effet antérieurement à la loi du 19 juillet 1928 (en 1927), mais il n'y a pas de raison pour que la Cour Suprême adopte une solution contraire pour une rupture de contrat postérieure à la loi du 19 juillet 1928.

Dans l'industrie des chemins de fer, il y a donc lieu d'envisager, pour la détermination du délai-congé, les usages professionnels, uniformes pour les agents des réseaux, et non les usages locaux, qui varient suivant les lieux où les agents exercent leur profession (1).

Alinéa 2 : La Commission de Réforme

Nous avons vu que l'inaptitude physique d'un agent est considérée par la jurisprudence comme une cause de rupture du contrat de travail (*Cf.* Titre I. Chap. I. § 3); or, avant la loi du 21 juillet 1909, toutes les fois qu'il y avait lieu de déclarer l'invalidité d'un agent, la décision était prise par le Service Médical de la Compagnie. Si, en principe, les agents n'avaient pas le droit de contester la compétence et l'indépendance de ce Service, ils n'éprouvaient pas moins de cette situation quelque méfiance et faisaient entendre des plaintes.

(1) *Cf.* Bouriquet, op. préc.

La loi du 21 juillet 1909 est venue apporter des apaisements aux employés des chemins de fer en instituant une Commission de Réforme, où doivent figurer des représentants élus du personnel (art. 12). Les garanties ainsi accordées aux agents des chemins de fer contre des mises à la réforme arbitraires, ont été, à nouveau, renforcées par le Statut commun des Retraités, qui a été homologué par le Ministre des Travaux Publics le 25 février 1929. Ce Statut, appliqué à partir du 1^{er} janvier 1929, comporte de nouvelles améliorations ; il réorganise, dans son article 7, la Commission de Réforme dont il a élargi les attributions.

Actuellement, la Commission de Réforme est organisée et fonctionne de la façon suivante :

A) *Composition* : La Commission de Réforme est composée des membres suivants :

a) Un Médecin désigné par le Réseau et remplissant les fonctions de Président. Aux réseaux de l'Etat et d'Alsace-Lorraine, cette Présidence est assurée par le Directeur ou son représentant.

b) Quatre fonctionnaires représentant le réseau et appartenant respectivement aux services suivants :

1^o Administration Centrale ; 2^o Exploitation ; 3^o Voies et Bâtiments ; 4^o Matériel et Traction.

c) Quatre agents représentant le personnel et appartenant respectivement aux mêmes services. Ces agents sont pris parmi les délégués auprès du Directeur et désignés par eux (contestations relatives

à des agents de l'échelle 14 et au-dessous) ou nommés par le Directeur (contestations relatives à des agents de l'échelle 15 et au-dessus).

B) *Attributions* : Sur chaque réseau, et pour tous les agents affiliés, quel que soit le règlement de retraite qui leur est applicable, la Commission de Réforme est appelée à statuer :

1° Pour prononcer la mise à la réforme : lorsqu'un agent demande sa mise à la réforme pour invalidité, alors qu'il ne remplit pas les conditions exigées pour l'obtention d'une retraite, et si le réseau estime ne pas devoir agréer cette demande.

2° Pour déclarer si l'invalidité doit ou non être considérée comme résultant de l'exercice des fonctions : lorsqu'un agent, mis à la réforme d'office ou sur sa demande, soutient que l'invalidité résulte de l'exercice de ses fonctions, alors que le réseau le conteste.

En ce qui concerne les agents dont la situation est liquidée postérieurement à la mise en vigueur du Statut des Retraités, la Commission de Réforme peut donner son avis :

1° Sur le cas de mise à la réforme d'office d'un agent, lorsque celui-ci n'accepte pas la décision du réseau prononçant sa mise à la réforme.

2° Sur le cas de tout agent victime d'un accident du travail, lorsque le degré de son invalidité est supérieur à 20 %.

L'avis de la Commission peut conclure soit au maintien de l'agent au réseau, soit à la liquidation de sa situation. Dans le premier cas, cet avis formulera une proposition de changement de service ou d'affectation, mais dans la mesure seulement où le réseau fera connaître qu'il dispose de postes vacants.

C) *Comité Médical* : Sur chaque réseau, à l'exception de celui d'Alsace-Lorraine, il est adjoint à la Commission de Réforme un Comité Médical, chargé de fixer le taux d'invalidité.

Ce Comité est composé de la façon suivante :

Présidence : Le Médecin Président de la Commission de Réforme.

Le médecin traitant de l'agent.

Un médecin choisi par l'agent ou le réseau suivant que la réforme ou le changement d'affectation est réclamé par l'agent ou poursuivi par le réseau.

Un médecin chargé au réseau des visites d'aptitude.

D) *Décisions* : En cas de partage égal des voix, soit à la Commission, soit au Comité Médical, la voix du Président est prépondérante.

Les décisions de la Commission de Réforme ont un caractère définitif, dans le cas où la Commission jouit d'un pouvoir délibératif, et consultatif, dans le cas où elle est appelée à formuler un avis.

Ainsi composée et organisée, la Commission de Réforme permet au personnel de faire valoir ses

droits ; la mise à la réforme ou le changement d'affectation pour maladie ne peut donc pas faire l'objet d'une mesure arbitraire.

Alinéa 3 : Le Conseil d'Enquête

Dans le cas où les Compagnies radient de leurs cadres ou révoquent certains de leurs agents, elles ne peuvent le faire, comme nous venons de le voir, que pour des fautes graves et après avis du Conseil d'Enquête, sauf certaines exceptions.

En instituant le Conseil d'Enquête, le Statut de 1920 a accordé au personnel une garantie sérieuse et la jurisprudence n'a pas manqué d'en tenir compte.

En effet, la Cour de cassation déclare irrecevable toute demande en dommages-intérêts s'appuyant sur une critique de fond des décisions prises par la Direction des Réseaux après consultation des Conseils d'Enquête (1).

Les deux décisions suivantes du Conseil de Prud'hommes de la Seine constituent un exemple frappant du rôle attribué par la jurisprudence au Conseil d'Enquête.

Décision du 8 mars 1928 : « Attendu qu'il résulte du rapport du Juge commis que la Compagnie a

(1) Cf. Bouriquet, op. préc.

scrupuleusement respecté les règles établies par le Statut du Personnel ; que la décision du Conseil d'Enquête a été prise à l'unanimité (y compris la voix des représentants du personnel) ; que T... n'a apporté aucun élément de nature à permettre de contester la décision du Conseil d'Enquête ; que la communication du dossier administratif paraît sans intérêt ;

« Attendu que T... oppose que sa révocation est injuste et conteste la validité du Conseil d'Enquête, qui, d'après lui, doit être soumise au contrôle du Conseil (de Prud'hommes) ;

« Mais attendu qu'en entrant au service de la Compagnie, T... n'ignorait pas qu'en cas de renvoi, il était tributaire du Conseil d'Enquête, lequel est prévu par les règlements et les Statuts, qu'au surplus, le Conseil d'Enquête, qui comprend des représentants du personnel, donne toutes les garanties à l'intéressé qui est déféré devant lui ; qu'il ne saurait donc contester à la fois l'organisme aussi bien que les décisions prises par celui-ci contre lui, puisqu'il a accepté les Statuts en entrant au service de la Compagnie. »

Décision du 24 mars 1928 : « Attendu que la base des demandes formulées par T. H. est la rupture injustifiée du contrat de travail par la Compagnie P.-L.-M. ;

« Attendu que T. H. reconnaît qu'il a distribué sur la voie publique au Teil (Ardèche), un jour de

marché, un journal *Le Cheminot Rouge*; qu'il prétend avoir agi en la circonstance en dehors du lieu et des heures de son travail, dans le libre exercice de ses droits de citoyen ;

« Attendu que T. H. a comparu devant le Conseil de discipline, assisté d'un défenseur ; qu'il a été l'objet d'un avis, émis à l'unanimité, tendant à lui infliger la peine de déplacement par mesure disciplinaire et de dernier avertissement ;

« Attendu que cette procédure a été régulière et suivie conformément aux règles édictées dans le Statut du Personnel, base du contrat de travail, accepté par T. H. à son entrée à la Compagnie ;

« Attendu que la punition ainsi proposée a été prononcée par le Directeur général à la date du 15 novembre 1926 ;

« Attendu que l'action intentée par T. H. n'a d'autre but que l'abrogation d'une mesure disciplinaire ;

« Attendu que la Cour de cassation a décidé, dans un arrêt du 18 juillet 1916, qu'une Compagnie de chemins de fer, responsable de l'organisation de ses services publics, est libre d'apprécier les mesures à prendre à l'égard de ses agents, pourvu qu'elle se conforme aux dispositions de ses règlements particuliers ;

« Attendu que le Conseil (de Prud'hommes), appelé à apprécier si la Compagnie a commis une faute vis-à-vis de T. H. en lui infligeant un déplacement

d'office, constate que cette mesure a été régulièrement prononcée, qu'il n'est pas juge d'appel du Conseil de discipline et n'a pas à examiner les faits soumis audit Conseil ;

« Attendu que la Compagnie n'a pas abusé de son droit, en mettant en œuvre l'application normale du règlement édicté par elle et accepté par T. H. ;

« Attendu qu'ainsi les demandes de T. H. ne sont pas fondées. »

La 7^e Chambre du Tribunal civil de la Seine, statuant sur appel d'une décision prud'homale, s'est aussi prononcée dans le même sens. (*Gaz. du Pal.* du 25 avril 1928).

« ... Attendu que la décision, en ce qui concerne L..., a été régulièrement prise, que cet homme d'équipe a été invité à fournir ses explications en personne (*Cf.* art. 39 du Statut) ; qu'il a eu communication du dossier ; qu'il ne s'est pas présenté devant le Conseil d'Enquête ;

« Attendu qu'aucune critique de forme ne pouvant être relevée à l'encontre de cette décision et que seul son bien-fondé étant discuté, elle échappait à la compétence des Tribunaux. »

Par suite de l'importance donnée par les tribunaux au Conseil d'Enquête, il ne faudrait pas attribuer à ce dernier un rôle qu'il n'a jamais eu. Le Conseil d'Enquête n'a qu'un rôle purement consultatif, c'est un donneur d'avis. « Considérant que, selon l'article 40, le Conseil d'Enquête est appelé à donner son

avis sur toutes les propositions de punition réservées à la décision du Directeur ; que ce texte, s'il exige l'avis préalable du Conseil, n'en précise pas la nature et ne dit pas que le Conseil d'Enquête proposera nécessairement une peine ou une absolution ; qu'il suffit que le Conseil ait été consulté et qu'il ait formulé un avis quel qu'il soit... » déclare la Cour de Paris dans un arrêt rendu le 7 février 1929. (*Gaz. des Trib.* 1929-2-234).

Il serait donc faux de reconnaître au Conseil d'Enquête un pouvoir de décision, et encore moins un pouvoir de juridiction. En l'espèce, le pouvoir de décision a toujours appartenu au Directeur ; quant au pouvoir de juridiction, les tribunaux demeurent toujours les seuls maîtres et arbitres.



Obligation de respecter un préavis, obligation de consulter la Commission de Réforme, obligation de consulter le Conseil d'Enquête : toutes ces dispositions constituent pour le personnel des grandes compagnies des garanties non négligeables, d'autant qu'à ces dispositions il y a lieu d'ajouter celles prévues par l'article 1780 du Code civil au cas de renvoi abusif. (*Cf.* Titre I. Chap. I. § 3).

Les employés des Grandes Compagnies de Chemins de fer sont donc en possession d'un emploi stable et se trouvent ainsi à l'abri de toute mesure arbitraire :

condition essentielle pour assurer le fonctionnement régulier du service des chemins de fer.

Mais les cheminots n'ont pas de tout temps bénéficié de cette situation privilégiée ; ils ont été obligés de lutter, en recourant parfois à la violence, pour l'obtenir. Nous sommes ainsi amenés à passer à l'étude des conflits d'ordre collectif.

Auparavant, il y a lieu de signaler que les employés des voies ferrées d'intérêt local bénéficient, eux aussi, des mêmes garanties, mais à un degré différent et variable suivant l'importance des compagnies concessionnaires auxquelles ils appartiennent.

CHAPITRE II

Conflits d'ordre collectif

La grève

« La légitimité du droit de coalition, corollaire logique de la liberté du travail, ne paraît pas contestable surtout depuis la suppression du régime corporatif ; » en effet « envisagée en elle-même, la coalition, ou accord concerté entre plusieurs personnes en vue d'influer sur les conditions du travail, n'est qu'une forme de la libre concurrence, absolument licite dès l'instant qu'elle ne se complique d'aucun acte de violence contre ceux qui refusent d'adhérer à la coalition ou qui refusent d'en sortir » (1).

La situation est tout à fait différente lorsqu'on se trouve en face non d'industries privées, où joue avant tout le principe de la libre concurrence, mais de compagnies investies d'un monopole, telles que les compagnies de chemins de fer et de tramways, dont les agents sont chargés d'assurer le fonctionnement d'un service public.

(1) Pic. « Législation industrielle. »

L'étude de la grève dans l'industrie des transports présente donc un caractère tout à fait particulier ; et nous nous proposons de l'envisager sous les quatre aspects suivants :

- 1° Les différentes grèves et leurs buts ;
- 2° Les mesures prises pour prévenir les conflits d'ordre collectif ;
- 3° La question de la réintégration des agents révoqués ;
- 4° La légalité du droit de grève dans l'industrie des transports.

§ 1. — Les différentes grèves et leurs buts.

En 1891, les cheminots, ayant demandé la réintégration d'agents révoqués pour des faits étrangers au service et n'ayant pu obtenir satisfaction, se mirent en grève le 7 juillet sur la Compagnie d'Orléans. D'abord strictement limitée aux travailleurs de ce réseau, cette grève se généralisa le 15 juillet sur les autres lignes ; mais elle fut de très courte durée. En effet, grâce aux mesures prises par le Gouvernement (occupation militaire des voies et des principales gares), le mouvement gréviste était enrayé et les cheminots reprenaient leur travail le 20 juillet.

Malgré l'insuccès de la grève de 1891, les diri-

geants du Syndicat National des travailleurs des chemins de fer ne se découragèrent pas et décidèrent de faire coïncider la grève des cheminots avec une grève générale des principales corporations ; ce mouvement de grève générale, qui devait se produire au milieu du mois de juillet 1898, échoua lamentablement.

Voulant imiter les agents des grandes Compagnies, les employés des chemins de fer de la Corse éprouvèrent aussi le besoin de se mettre en grève du 18 au 24 juillet 1901, de même que les employés des chemins de fer sur route Algériens du 8 au 16 novembre 1898.

Ces grèves furent toutes de très courte durée et aboutirent soit à un échec, soit à un arbitrage ; ce n'est qu'à partir de 1910, que l'on voit les chemins de fer français aux prises avec des grèves importantes.



Une première grève éclata sur le réseau du Sud vers la fin du mois de mai 1910 ; cette grève, qui avait été déterminée par la non-assimilation des réseaux secondaires aux grands réseaux pour le régime des retraites, ne dura que peu de temps : un accord ayant pu être réalisé entre la compagnie et ses agents grâce à l'intervention de M. Millerand, alors Ministre des Travaux Publics.

Quelques mois plus tard (octobre 1910) devait éclater une grève beaucoup plus importante, englobant un nombreux personnel et atteignant plusieurs des grands réseaux, notamment ceux du Nord et de l'Ouest-Etat. Cette grève avait pour cause les nombreuses et très vives revendications formulées depuis quelque temps par les cheminots : augmentation générale des salaires, rétroactivité de la loi sur les retraites (loi du 21 juillet 1909), nouvelle réglementation du travail, application plus complète de la loi sur le repos hebdomadaire. Le mouvement gréviste se compliqua, malheureusement, d'actes de sabotage ; les grévistes, en effet, ne se contentèrent pas de se croiser les bras, mais essayèrent de détruire et de détériorer le matériel au risque de provoquer de très graves accidents.

Soucieux d'assurer le fonctionnement du service des transports et de faire cesser tous les actes de violence, le Gouvernement prit des mesures énergiques : garde des voies ferrées, répression pénale des excitations, mobilisation pour une période de vingt et un jours des sections de chemins de fer de campagne et des subdivisions complémentaires territoriales. De leur côté, les Compagnies prononcèrent de très nombreuses peines disciplinaires : plus de 3.000 révocations.

Dans ces conditions, la grève ne tarda pas à prendre fin ; en effet, les meneurs avaient été arrêtés

sur l'ordre du Gouvernement et les grévistes, convoqués par l'autorité militaire, avaient dû rejoindre leur poste.



En 1920, à peine remise des ruines et des deuils causés par la guerre mondiale, la France était en proie à de vives agitations provoquées par la C.G.T. et les Syndicats. Les organismes syndicaux, dont les effectifs s'étaient accrus fortement depuis la guerre, avaient déjà réussi à faire voter, le 23 avril 1918, la loi de huit heures : première étape d'un programme, dont l'aboutissement devait être la prise du pouvoir par le prolétariat.

Le coup décisif pour réaliser ce programme eût été de mettre la main sur les transports ; la Fédération Nationale des Cheminots travailla donc dans ce sens, en se livrant à une propagande particulièrement violente avec ses appels à la violence et à l'action révolutionnaire.

Dès janvier 1919, éclata une grève de solidarité sur le réseau de l'Etat en faveur d'un syndicaliste menacé de révocation pour propagande et qui finalement ne fut pas puni.

Nouvelle grève en janvier 1920 sur le réseau d'Orléans, de légères punitions pour abandon de travail avant l'heure réglementaire ayant été infligées à quelques ouvriers des Ateliers de Périgueux.

Enfin, un agent du P.-L.-M. s'étant vu refuser une permission pour se rendre à un comité de propagande (alias comité de grève), l'ordre de grève fut lancé sur le P.-L.-M. par le secrétaire général du Syndicat. Cette grève ne fut qu'un commencement ; car, sous la poussée des extrémistes, la Fédération Nationale lança l'ordre de grève générale le 22 février 1920 : « D'où grève étendue à tous les réseaux du 27 février au 2 mars. Un arbitrage du Président du Conseil y mit fin, il y eut sept ou huit révocations rapportées dans la quinzaine. » (1).

Les buts assignés à cette grève portaient sur les points suivants : 1° Questions disciplinaires ; 2° Application dans leurs grandes lignes des projets d'échelles de salaires et de statut de la Fédération ; 3° Nationalisation des chemins de fer ; 4° Aucune sanction pour faits de grève. Mais, en réalité, les buts de cette grève étaient bien différents. La grève de Février, suivant l'expression de M. Monmousseau, « était la lame de fond du prolétariat », elle « trouvait le Gouvernement désemparé et devait fixer le sort du Syndicalisme en le plaçant, en pleine conscience de sa force, sur le chemin des réalisations ».

Le caractère nettement révolutionnaire des grèves qui venaient d'éclater et de celle qui allait éclater à nouveau, était indéniable. Il ne faut « négliger aucune occasion pour transformer en révolution

(1) G. Allix. « Les cheminots et l'amnistie. » *Rev. Pol. et Parl.* 1924.

effective les possibilités révolutionnaires qui se manifestent... plus convaincu que jamais que le syndicalisme de luttes de classe est l'organisation de combat, dont l'aboutissement naturel est la révolution intégrale dans le domaine économique » recommandait la Fédération Nationale à ses affiliés (circulaire du 12 avril 1920). Et M. Midol, l'un des dirigeants, de déclarer : « Il ne saurait être question de rester sur le terrain corporatif » ; ces seules paroles nous montrent combien nous sommes éloignés du syndicalisme, tel qu'il avait été conçu par les rédacteurs de la loi de 1884.

La Fédération des Travailleurs de la voie ferrée, affiliée à la C.G.T., lança son ordre de grève le 28 avril 1920. Cette grève devait commencer le 30 avril à minuit pour être effective le 1^{er} mai à 6 heures du matin.

« La disparition du patronat et du salariat, la transformation totale de la Société, l'émancipation intégrale des travailleurs par l'expropriation capitaliste » : tel était le but assigné à cette grève. (Résolution votée au Manège Japy par le Congrès Fédéral le 22 avril 1920).

« La grève s'étendit à tous les réseaux ; mais ceux du Nord et de l'Est n'eurent que peu de grévistes, appartenant pour la plupart au service des ateliers (1),

(1) Les ateliers ayant été des foyers d'agitation révolutionnaire, les Compagnies décidèrent de céder certains ateliers à des sociétés privées de construction et de réparation du matériel roulant.

aussi le service des trains ne s'en ressentit guère. Il n'en fut pas de même sur les quatre autres réseaux : le mouvement des grévistes y atteignit 30 à 40 % de l'effectif total, et de 42 à 63 % en ce qui concerne les mécaniciens et chauffeurs. Aussi la désorganisation fut-elle profonde et entraîna d'énormes pertes pour le pays : le nombre des trains de voyageurs et de marchandises dut être considérablement réduit. Si la crise put être surmontée et la grève vaincue, c'est grâce au dévouement du personnel resté fidèle à son devoir et à sa discipline ; grâce à l'effort des réseaux, qui surent admirablement se débrouiller, maintenir un trafic ralenti mais régulier ; grâce aux nombreux volontaires (près de dix mille), dont le concours ne saurait être trop loué ; grâce, enfin, à l'énergie d'un Gouvernement conscient de ses devoirs en face du danger. L'opinion était nettement hostile à la grève, le public fit bonne contenance, le succès des dispositions prises lui dissimula en partie la gravité du péril » (1).

Dès le 15 mai, on pouvait dire que la grève avait avorté ; se sachant vaincue, la C.G.T. votait le 21 mai la reprise du travail, qui devint effective le 29 mai et le 1^{er} juin (2).

(1) G. Allix, op. préc.

(2) Le bilan de cette grève, qui dura vingt-neuf jours, peut se traduire par les chiffres suivants :

Perte de recettes entraînée par la diminution du trafic : plus de 120 millions.

Perte de salaires supportée par les grévistes : plus de 40 millions.

L'échec de cette grève eut les conséquences les plus désastreuses pour les syndicats révolutionnaires (et particulièrement la C.G.T.), qui l'avaient déclanchée.

Le 13 janvier 1921, le Tribunal civil de la Seine prononçait la dissolution de la Confédération Générale du Travail, comme illégalement constituée.

Le nombre des adhérents de la Fédération des Cheminots, qui était d'environ 340.000 en 1920, s'abaissa jusqu'à tomber à 100.000 au début de 1921.

Enfin, les syndicats, par leur action révolutionnaire et destructrice, n'avaient réussi qu'à soulever contre eux l'opinion publique et à s'attirer la réprobation presque générale du Parlement.

Appelé à défendre l'attitude du Gouvernement, M. Steeg, Ministre de l'Intérieur, déclarait à la Chambre : « Le Gouvernement a posé en principe que c'était un fait délictueux et non pas seulement politique que d'entreprendre contre la vie du pays une œuvre concertée de bouleversements et de ruine... Lorsque l'intérêt supérieur du pays est en cause, lorsque la guerre est la grève, alors oui nous sommes des briseurs de grève, nous sommes des briseurs de guerre civile. » (Séance du 20 juin 1920). Et M. Herriot, parlant au nom du parti radical-socialiste, de

Dégâts matériels, agressions et actes de sabotage criminels : 75.
Agents révoqués : 7.800.

A ces chiffres il y a lieu d'ajouter le chômage déterminé par la grève dans les diverses industries et les pertes causées au commerce, à l'industrie et à l'agriculture.

déclarer à son tour «... Je désapprouve cette grève, parce que, syndicaliste ou socialiste peut-être dans ses intentions, elle n'a été en fait qu'anarchique... Prenons garde ! pour avoir trop longtemps peut-être ménagé l'esprit de violence, nous avons été, nous sommes ici, nous républicains de gauche, cruellement punis, nous le sommes pour n'avoir pas osé dire à temps, avec assez de force, que nous voulions toute la démocratie et tout son développement, mais dans la légalité et dans la paix. La faiblesse envers la violence serait une prime à l'opposition » : critique des plus sévères, surtout lorsqu'elle émane du chef d'un parti qui s'est toujours posé comme le défenseur de la démocratie.

La grève de Mai 1920 a eu cependant un résultat favorable en permettant aux Compagnies de se débarrasser des éléments révolutionnaires et perturbateurs qui nuisaient énormément au bon fonctionnement du service des transports ; en effet, depuis la guerre, la « crise des transports », qui sévissait auparavant à l'état endémique, a complètement disparu pour laisser la place à l'ordre et à la discipline.

On peut se rendre compte des résultats et des progrès dus au rétablissement de la discipline par les chiffres suivants :

1^o Diminution du pourcentage des immobilisations du matériel roulant entre le 1^{er} juillet 1920 et le 1^{er} août 1923 : 8 % pour les locomotives ; 13,3 % pour les voitures ; 6 % pour les wagons.

2° Diminution du nombre des accidents de chemins de fer : de 142 en 1920 à 39 en 1923.

3° Diminution des indemnités payées par les réseaux pour vols, pertes et avaries de marchandises : de 269,7 millions en 1920 à 110 millions en 1923.



Néanmoins, il est à souhaiter qu'une nouvelle grève, comme celle de Mai 1920, ne se reproduise pas, car elle pourrait alors entraîner des conséquences beaucoup plus désastreuses. Il faut donc essayer de concilier le plus possible les intérêts des Compagnies et de leurs agents, évitant ainsi de fournir aux syndicats extrémistes un terrain propice à leurs menées révolutionnaires. Quels ont été les efforts accomplis sur ce point et à quoi ont abouti ces efforts? Tel est l'objet du paragraphe suivant.

§ II. — **Les mesures prises
pour prévenir les conflits d'ordre collectif.**

Dès 1892, à la suite de la première grève qui venait d'éclater dans les chemins de fer, « le Gouvernement préoccupé des dangers que de semblables faits pourraient présenter pour la défense nationale, élaboré, dans le but d'en prévenir le renouvellement, un projet de loi qui tomba avec le ministère (Projet de loi Yves Guyot du 18 février 1892). Mais la question fut reprise, au Sénat, par M. Merlin et un grand nombre de ses collègues, qui déposèrent, le 21 décembre 1894, une proposition ayant pour objet « d'interdire les coalitions formées dans le but de suspendre ou de cesser le travail dans les exploitations de l'Etat et dans les Compagnies de Chemins de fer ». De son côté, le Gouvernement présenta, le 4 mars 1895, un projet qui limitait l'interdiction des coalitions aux ouvriers et employés des services publics, qui sont l'objet de dispositions spéciales au point de vue du recrutement. Or le personnel des chemins de fer soumis à ces dispositions est loin de comprendre tous les employés dont la présence serait nécessaire en cas de mobilisation. La Commission du Sénat proposa, en conséquence, de modifier l'article 415 du Code Pénal dans le but d'édicter des peines sévères, notamment pour les meneurs, en cas

de grève du personnel des établissements de la guerre et de la marine, des compagnies de chemins de fer, des chemins de fer de l'Etat. Ce projet de loi, discuté et adopté par le Sénat dans les séances des 3, 4 et 14 février 1896, fut transmis à la Chambre des Députés où il est resté sans suite.

« De son côté, M. Marcel Barthe avait présenté le 29 janvier 1895, sous forme d'amendement au projet de M. Merlin, une proposition ayant pour but d'enlever le droit d'association aux employés des services publics de l'Etat et qui ne se fut dès lors appliquée, en ce qui concerne les voies ferrées, qu'au personnel des chemins de fer de l'Etat. Cet amendement fut rejeté par le Sénat dans sa séance du 14 février 1896 » (1). Tels sont les premiers projets qui avaient été déposés en vue d'éviter la grève dans les chemins de fer, ou plus généralement dans les services publics.



A la suite de la grève d'octobre 1910, le Gouvernement Briand avait été amené à déposer sur le bureau de la Chambre, le 22 décembre 1910, trois projets de loi (*J. O.* 1910. Ch. des Dép. Annexe

(1) Thévenez. op. préc.

En outre, il y a lieu de mentionner les projets ou propositions de loi suivants : Projet Waldeck-Rousseau-Millerand. Proposition Ferdinand Buisson. Proposition Desplat-Chautard. Projet Colliard. Proposition Th. Reinach, tendant tous à instituer l'arbitrage obligatoire dans les industries ayant le caractère de services publics.

n^{os} 624-625-626). Ces trois projets, que nous avons déjà eu l'occasion de mentionner au début, sont les suivants :

Le premier projet avait pour objet la répression des actes de sabotage et punissait d'amende et d'emprisonnement tous ceux qui, par quelque moyen que ce soit, auraient « volontairement détruit, détérioré ou rendu indisponibles des instruments ou autres objets dans le but d'empêcher ou d'entraver le fonctionnement d'un service public ou l'exploitation d'une industrie ou d'un commerce ». (Art. 1.) Les mêmes peines étaient appliquées aux complices et même à ceux qui auraient provoqué à l'un de ces actes, sans que cette provocation ait été suivie d'effet. Une telle réforme s'imposait, car « la récente grève des chemins de fer avait montré en pleine action des entreprises d'anarchie dont l'existence avait été déjà révélée antérieurement et qui, sous prétexte d'appuyer l'action corporative des travailleurs, s'en prenaient au matériel des industries et s'évertuaient soit à le rendre indisponible, soit à le détériorer et même à le détruire, au risque parfois de mettre des existences en danger ». (Exposé des motifs.)

Le deuxième projet, qui modifiait l'article 20 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, étendait l'application de cette loi à tous les agents responsables de la marche des convois, c'est-à-dire non seulement aux mécaniciens, conducteurs, gardes-freins, mais aussi aux aiguilleurs préposés aux

signaux, aux agents désignés pour relayer un autre agent en cours de route et aux autres agents de la voie et de l'exploitation chargés d'un service nécessaire à la circulation des convois en marche, et visait non seulement le cas où l'agent aurait abandonné son poste, mais aussi le cas où il aurait négligé ou refusé sans excuse valable de le rejoindre.

Enfin le troisième projet, de beaucoup le plus important, poursuivait un double but : d'une part, doter les employés des chemins de fer d'intérêt général d'un statut ; d'autre part, régler pacifiquement les différends d'ordre collectif relatifs aux intérêts professionnels de ces employés. Dispositions, qui se complétaient l'une par l'autre ; car, si l'on veut interdire aux employés de chemins de fer de se mettre en grève, il faut leur accorder les garanties matérielles et morales auxquelles ils ont droit.

Le Titre II de ce projet, relatif aux mesures préventives des conflits entre les travailleurs de la voie ferrée et les administrateurs des réseaux, prévoyait l'établissement de conférences périodiques entre les délégués élus du personnel des divers services et les représentants de la Direction ou le Directeur lui-même ; au cours de ces conférences, toutes les difficultés professionnelles devaient être examinées (art. 2). Chaque réseau devait instituer des comités régionaux et un comité central de conciliation afin de permettre aux agents de se rencontrer avec leurs chefs (art. 3 et suiv.).

Dans le cas où la tentative de conciliation aurait échoué, les parties devaient recourir à l'arbitrage, qui était organisé par le Titre III de la façon suivante : Chaque partie devait choisir ses arbitres qui, à leur tour, devaient choisir des co-arbitres ou arbitres départiteurs. Au cas de désaccord entre les parties sur le choix des co-arbitres, ces derniers devaient être pris sur une liste élue par la Chambre des Députés et le Sénat. La sentence arbitrale était exécutoire, à moins qu'elle n'engageât les finances de l'Etat ; dans ce dernier cas, elle ne pouvait être exécutée qu'après avoir été ratifiée par un vote des deux Chambres. Les sanctions, au cas d'inexécution de la sentence arbitrale, étaient les suivantes : la déchéance pour les Compagnies et la révocation pour les agents.

Les grévistes n'étant pas toujours les plus responsables, il faut aussi punir d'amende et même d'emprisonnement les dirigeants des groupements professionnels (association déclarée ou non, syndicat, union d'associations ou de syndicats) qui auraient soit provoqué les agents des chemins de fer à la grève, soit préparé ou organisé la grève. Tel était le but poursuivi par le Titre IV et par les articles 22 et suivants.

La réalisation de ce projet devait donc aboutir à la suppression des conflits d'ordre collectif, en substituant à la grève l'arbitrage ; à supposer que ce projet ait été adopté, il est douteux que M. Briand

aurait réussi à imposer cet « idéal de paix sociale » qu'il se proposait d'établir ; il y a lieu, en effet, de se montrer sceptique sur l'efficacité de certaines dispositions de ce projet, et plus particulièrement sur le rôle attribué au Parlement. Par contre, certaines dispositions sont excellentes et seront reprises ultérieurement ; parmi ces dispositions, mentionnons l'institution des délégués du personnel. Ce n'est, en effet, que « par l'organisation normale des rapports périodiques et permanents entre patrons et ouvriers, avant que l'ère des difficultés soit ouverte, par la pratique habituelle des conférences au cours desquelles les questions délicates sont étudiées de concert dans une atmosphère de calme, qu'on réussira à prévenir l'explosion de conflits qui, nés fréquemment d'un ordre mal donné ou mal interprété, auraient été évitées par une conversation de quelques minutes » (1).

Si les projets du gouvernement Briand n'ont pas abouti, les gouvernements qui suivirent n'ont cependant pas abandonné l'idée d'imposer l'arbitrage pour régler les différends d'ordre collectif relatifs aux conditions du travail. C'est ainsi que pendant la guerre les décrets du 17 janvier 1917 (*J. O.* du 18) et du 7 septembre 1917 (*J. O.* du 8) imposèrent l'arbitrage obligatoire aux industries travaillant pour la Défense Nationale. De même, le 9 mars 1920, la

(1) Rapport Millerand. Ch. des Dép. 13 novembre 1911. *J. O.* 1911. Ch. des Dép. Annexe n° 1325.

Chambre des Députés fut saisie d'un projet de loi général organisant l'arbitrage dans l'industrie, le commerce et l'agriculture sous une forme facultative pour les entreprises purement privées et sous une forme obligatoire pour celles gérant des services de nécessité publique, notamment les chemins de fer. (*J. O.* 1920. Ch. des Dép. Annexe n° 489.)

En ce qui concerne les chemins de fer, le recours à l'arbitrage obligatoire était favorablement envisagé dans les milieux parlementaires, où l'on avait encore présent à l'esprit les grèves de 1920, qui avaient si gravement entamé la marche du service public des transports. C'est donc à cette tendance que répond la loi du 29 octobre 1921.

★
★ ★

Nous avons déjà eu l'occasion de voir que l'article 12 de la loi du 29 octobre 1921 a institué un tribunal arbitral, ayant pour mission de régler les différends d'ordre collectif qui peuvent s'élever entre un ou plusieurs réseaux et leurs agents, examinons maintenant l'organisation et le fonctionnement de ce tribunal (1).

(1) Primitivement, l'institution du tribunal arbitral était prévue par la convention conclue entre l'Etat et les réseaux (art. 5 de la convention du 17 mai 1920) et non par la loi approuvant la dite convention (projet de loi du 18 mai 1920). « Cet article (relatif au tribunal arbitral) sera reporté, disait M. Lorin, de la convention dans la loi. » (Rapport Lorin précité.) De plus, les fonctions

Le tribunal arbitral est une émanation du Conseil Supérieur des chemins de fer ; en effet, sur les cinq membres qui le composent, deux arbitres sont désignés par les représentants des réseaux au Conseil Supérieur, deux autres par les représentants du personnel appartenant aux catégories du personnel intéressé dans le conflit, le cinquième par le Conseil Supérieur délibérant sans les représentants des réseaux et du personnel ; ce dernier arbitre, qui est de droit président du tribunal arbitral, doit être choisi en dehors du Conseil Supérieur.

L'arbitrage prévu par l'article 12 est obligatoire, le consentement des parties n'étant pas nécessaire pour que leur différend soit porté devant le tribunal arbitral et jugé par lui ; il n'intervient pas entre elles de compromis. La sentence arbitrale s'impose aux intéressés et ne peut être frappée d'aucun recours ; les règles du Code de Procédure sur l'exécution et l'appel des jugements arbitraux ne lui sont pas applicables. Enfin, les pouvoirs du tribunal arbitral sont des plus étendus « tant en droit qu'en équité ». Cons. d'Etat. 10 juillet 1931. Ch. de fer de l'Est et autres (S. 1931-3-113. D. P. 1931-3-42) (1).

arbitrales étaient alors conférées au Conseil Supérieur des chemins de fer, assemblée trop nombreuse pour jouer le rôle d'arbitre qui lui était dévolu. Le recours à l'arbitrage étant admis par le Parlement, c'est à un amendement de MM. Duval-Arnould, Chambrun et plusieurs de leurs collègues que l'on doit le transfert à un tribunal spécial des fonctions d'arbitre ainsi créées.

(1) Consulter sur ce point les conclusions du Commissaire du Gouvernement.

La compétence du tribunal arbitral se trouve définie par l'article 12 dans les termes suivants : « Toute contestation d'ordre collectif s'élevant entre un ou plusieurs réseaux et le personnel, notamment sur les questions relatives au Statut, ainsi qu'aux règles de travail et de rémunération, et aux institutions de retraite du personnel. » Définition assez vague et qui littéralement fait ressortir de la compétence de cet arbitre tout différend entre employés de chemins de fer et réseaux, dès l'instant qu'il est collectif.

Il est cependant reconnu que ne peuvent entrer dans la compétence du tribunal arbitral les questions de pure discipline, de même que les questions non professionnelles et spécialement les questions politiques.

En se reportant aux conclusions déposées par M. le Commissaire du Gouvernement Andrieux, dans un arrêt rendu par le Conseil d'Etat le 1^{er} juillet 1927, Jouanolou et autres (S. 1927-3-124), on peut déterminer la compétence du tribunal arbitral en prenant pour base les trois points suivants :

1^o Il faut qu'il s'agisse d'abord d'un différend d'ordre collectif, c'est-à-dire relatif à une question de principe, intéressant chaque travailleur du groupe, mais distincte de sa personnalité, supérieure aux individus et permanente, ayant en un mot un caractère corporatif.

2^o Il faut, en second lieu, que les personnes

intéressées au litige fassent partie du personnel statutaire. Sont donc exclus : les manœuvres temporaires, le personnel saisonnier et le personnel dirigeant, qui n'est soumis à aucun statut.

3° Il faut enfin que le différend soit basé sur un droit acquis en vertu d'un texte réglementaire, et non pas sur de simples mesures bénévoles, sur de simples faveurs de la part de l'employeur. Mais, comment discerner en chaque espèce le droit de la faveur? Cette difficulté ne pourra être résolue que par l'examen attentif des textes réglementaires.

La démarcation de la compétence du tribunal arbitral n'en demeure pas moins vague et incertaine, c'est là une question de fait plus qu'une question de droit, il s'agit d'éviter que l'exploitation des réseaux ne soit troublée par des grèves, tel est d'ailleurs le but dans lequel a été créé le tribunal arbitral.

Appelé à se prononcer incidemment sur ce point, le Conseil d'Etat a reconnu le tribunal arbitral compétent dans les cas suivants :

a) Limitation de la journée de travail et détermination des jours de congé dans la mesure réglementée par la loi et le Statut du Personnel. Cons. d'Etat 24 février 1928. Ch. de fer du P.-L.-M. et autres (D. P. 1929-3-9).

b) Demande relative à une difficulté d'interprétation de l'article 23 du Livre I du Code du Travail. Cons. d'Etat, 8 mars 1929. Ch. de fer du P.-L.-M. et autres (D. H. 1929-224. S. 1929-3-87).

c) Contestation concernant les restrictions apportées à la délivrance des facilités de circulation aux agents des réseaux, en tant que les mesures ainsi prises ont été partiellement déclarées applicables aux agents entrés en service avant leur mise en vigueur. Cons. d'Etat. Arrêt précité du 10 juillet 1931.

Le tribunal arbitral ne sera donc appelé à juger que les contestations d'ordre collectif, et le fait d'avoir saisi le tribunal arbitral ne porte pas obstacle au droit des intéressés de soumettre au juge du contrat de travail les difficultés d'ordre individuel pouvant s'élever à cet égard : Cons. d'Etat. Arrêt précité du 8 mars 1929 ; car, en instituant le tribunal arbitral, le législateur n'a pas voulu déroger aux règles normales et distraire, par suite, certains individus de leurs juges naturels.

Juridiction d'exception, le tribunal arbitral ne siège pas en permanence et ne peut se constituer que sur l'ordre du Ministre des Travaux Publics, qui doit inviter le Conseil Supérieur à procéder à son élection. C'est, en effet, au Ministre des Travaux Publics « qu'il appartient, sous le contrôle du Conseil d'Etat, d'apprécier si le litige soulevé n'excède pas, par son caractère ou par la portée des conclusions des requérants, la compétence du tribunal arbitral, et, dès lors, de ne saisir le Conseil Supérieur, en vue de la constitution dudit tribunal, que si les demandes formulées sont susceptibles d'être accueillies sans porter atteinte à des dispositions législatives ou

réglementaires ni au régime général des chemins de fer, tel qu'il a été organisé notamment par la convention approuvée par la loi du 29 octobre 1921. » Cons. d'Etat. Arrêt précité du 10 juillet 1931. Le tribunal arbitral n'est donc pas maître de sa compétence, sur laquelle le Ministre des Travaux Publics exerce un contrôle préventif.

Le droit de constituer le tribunal arbitral n'appartient qu'au Ministre des Travaux Publics et ne saurait être exercé par aucune autre autorité ; le Conseil d'Etat s'est prononcé d'une façon très nette sur ce point dans un arrêt rendu le 7 juillet 1933. Fédération Générale des Mécaniciens (S. 1933-3-94. D. H. 1933-496).

« Considérant, dit l'arrêt, qu'en vertu de la loi du 29 octobre 1921 et de l'article 12 du décret du 14 novembre 1924, le Ministre des Travaux Publics a seul qualité pour ordonner la constitution du tribunal arbitral, sauf aux intéressés à se pourvoir, le cas échéant, par la voie du recours pour excès de pouvoir, contre la décision ministérielle refusant d'ordonner cette constitution ; qu'il ne saurait, dès lors, appartenir au Conseil d'Etat d'ordonner le renvoi de la Fédération requérante devant le tribunal. »

Le Ministre des Travaux Publics ne peut donc commettre aucun abus, car il agit sous le contrôle du Conseil d'Etat ; les droits des intéressés sont ainsi sauvegardés.

Une fois convoqué et saisi du différend, le tribunal arbitral va statuer et rendre une décision, qui sera sans appel et obligatoire. Mais qui sera chargé d'assurer l'exécution de la sentence arbitrale ? Le texte, voté par le législateur en 1921, ne prévoit rien. Le législateur a-t-il voulu donner à l'arbitre un pouvoir de contrainte automatique ? Si oui, pourquoi ne pas l'avoir déclaré ? Sur ce point, comme d'ailleurs sur bien d'autres points, la loi du 29 octobre 1921 présente des lacunes regrettables.



En créant le tribunal arbitral, le législateur a réalisé un progrès très appréciable ; en effet, pour mettre fin aux conflits qui peuvent surgir entre patrons et ouvriers, à quel mode de solution pacifique peut-on recourir, si ce n'est à l'arbitrage ? Avec l'apparition de l'arbitrage, on voit se dessiner une évolution qui mène des solutions de force aux solutions de droit, de la justice privée à la justice publique ; cette évolution est cependant très difficile, parce qu'on se heurte au principe, longtemps regardé comme intangible, de la liberté de coalition et de grève.

Le législateur s'est donc efforcé d'instituer l'arbitrage d'abord dans les services essentiels de l'Etat, où la grève apparaît toujours illicite, et particulièrement

dans le service des chemins de fer. Il ne suffit pas d'éviter les conflits dans les services publics, mais il faut aussi « donner aux travailleurs de ces services dont la continuité s'impose, la possibilité de faire valoir leurs revendications collectives par un moyen aussi puissant que la grève, exclusif cependant de toute interruption de service » (1) : ce moyen, seul l'arbitrage peut le réaliser.



Si les moyens pacifiques n'arrivent pas à arrêter le déclenchement de la grève, le Gouvernement aura alors la possibilité, afin d'assurer le fonctionnement du service des transports, de convoquer, pour une période à accomplir sous le régime militaire, les employés et ouvriers des Compagnies faisant partie des sections de chemins de fer de campagne. Le Ministre de la Guerre, qui entend assurer la continuité du service dont le fonctionnement régulier et ininterrompu est, à toute époque, indispensable à la sécurité du territoire et à la défense nationale, agit ainsi pour la sauvegarde des intérêts dont il a la charge. La décision du Ministre trouve sa base légale dans le décret organisant les sections de chemins de fer de campagne. En ce sens Cons. d'Etat 18 juillet 1913. Syndicat National des Ch. de fer de France et des

(1) Exposé des motifs du projet de loi Briand du 22 déc. 1910.

Colonies (Rec. arr. 1913, p. 875). « Le service des chemins de fer, faisait remarquer M. le Commissaire du Gouvernement Helbronner, n'est pas seulement un service public, mais aussi un service militaire, dont la permanence et la continuité importent au plus haut point à la défense nationale. » Nouvel aspect, sous lequel on doit envisager l'importance des chemins de fer et le rôle qu'ils sont appelés à jouer dans la vie d'une Nation.

§ III. — La question de la réintégration
des agents révoqués (1).

L'une des conséquences des grèves dans l'industrie des chemins de fer est d'entraîner des révocations massives ; cette mesure prise par les Compagnies à l'égard des grévistes a été diversement critiquée. Appuyés par les milieux parlementaires d'extrême gauche, les agents révoqués ont toujours demandé aux Compagnies d'être réintégrés dans leurs emplois. La question que nous nous proposons d'examiner dans ce paragraphe est de savoir si le législateur peut obliger les Compagnies de chemins de fer à réintégrer dans leurs emplois les agents révoqués à la suite de grèves.



« Il faut que tous ceux qui ont commis une faute soient punis. Il est nécessaire que la discipline soit conservée sur les réseaux, et je ne vois pas comment il serait possible de l'y maintenir si les Compagnies se voyaient imposer par les gouvernements des

(1) Consulter sur cette question G. Allix. op. préc.

réintégrations d'ensemble. Comment seraient-elles en état d'imposer elles-mêmes une discipline à leurs agents? Quelle serait leur situation? » déclarait M. Briand à la tribune de la Chambre le 20 décembre 1910.

A la suite de la grève d'Octobre 1910, les Compagnies avaient dû révoquer 3.300 agents et s'étaient refusées par la suite à les reprendre à leur service. Cette question des révocations ne tarda pas à être évoquée devant la Chambre et fit l'objet de diverses interpellations, au cours desquelles les orateurs réclamèrent la réintégration des agents révoqués. Amené à se prononcer sur ce point, M. Caillaux, alors Président du Conseil, fit à la Chambre, le 30 juin 1911, la déclaration suivante : « Nous demanderons aux Compagnies de procéder à une révision des dossiers des agents révoqués, dans les conditions mêmes où a opéré l'Administration des Chemins de fer de l'Etat, laquelle a été laissée entièrement libre dans l'examen des cas individuels, parce qu'elle était responsable et afin qu'elle le restât. » Et M. Caillaux d'ajouter : « On nous demande un texte de loi pour contraindre les Compagnies de Chemins de fer à réintégrer les agents révoqués. Je vous déclare que je n'aperçois pas comment, en la matière, pourrait être libellé un texte de loi, qui fût opérant... On oublie toujours dans cette question qu'il existe — ce n'est pas nous qui l'avons fait, mais il existe, — un régime de concession tel que lorsque l'action de l'Etat va

au delà d'un certain point elle est amenée nécessairement à se briser. »

Il résulte donc des déclarations de M. Caillaux, que le Gouvernement ne peut obliger les Compagnies à réintégrer les agents révoqués. Mais les déclarations de M. Caillaux et les pourparlers que le Gouvernement devait engager avec les Compagnies, n'étaient pas de nature à satisfaire le parti socialiste ; et c'est ainsi qu'en 1913, au cours de la discussion d'un projet de loi d'amnistie, M. Colly, député, et plusieurs de ses collègues déposèrent un amendement ainsi conçu : « Les agents, sous-agents, ouvriers de chemins de fer révoqués lors de la grève de 1910 sont réintégrés dans leurs emplois. »

Le Président du Conseil, M. Barthou, fit alors remarquer que le projet d'amnistie aurait pour effet d'effacer les conséquences pénales des condamnations prononcées contre les cheminots, mais qu'on ne pouvait légalement aller plus loin. « Il est impossible, dit-il à la Chambre, de procéder par voie de coercition légale vis-à-vis des grandes compagnies de chemins de fer ; en admettant que vous eussiez voté la disposition additionnelle qui vous est soumise, les grandes compagnies ne seraient pas dans l'obligation de réintégrer dans leurs emplois les agents qui ont été révoqués en 1910. » (Séance du 29 mars 1913.)

La Chambre radicale de 1910-1914, malgré la pression des socialistes, ne vota pas le texte qui

obligeait les compagnies à réintégrer les agents révoqués. « Seul le réseau de l'Etat procéda à de nombreuses réintégrations et n'eut pas à s'en louer. Les compagnies accordèrent à leurs agents révoqués des secours et même des pensions, mais se refusèrent absolument à leur rendre un emploi. Toutefois, après le 2 août 1914, la guerre déclarée, dans un sentiment d'union patriotique, elles firent librement des réintégrations. Elles furent médiocrement récompensées, car sur leurs réseaux, comme sur celui de l'Etat, les révoqués de 1910 se retrouvèrent en grand nombre parmi les grévistes de 1920. » (1).



La question de la réintégration des agents révoqués allait de nouveau se poser lors des grèves qui éclatèrent en 1920, et particulièrement lors de la grande grève de Mai 1920. Ayant pris position sur ce point, le Conseil des Ministres avait déclaré officiellement, le 15 mai 1920, « que le Gouvernement n'interviendrait en aucun cas auprès des réseaux pour faire rapporter les révocations et autres mesures disciplinaires prononcées à l'occasion de la grève » ; car les Compagnies avaient révoqué en 1920 près de 7.800 agents.

Cette mesure prise par les Compagnies en 1920,

(1) G. Allix. op. préc.

comme en 1910, était des plus justifiées ; en effet, la grève, à supposer qu'elle soit licite dans l'industrie des transports, entraîne non la suspension mais la rupture du contrat de travail (voir *infra*) ; le patron peut donc dans ce cas congédier ses employés sans mise en demeure préalable, du fait même que ces derniers ont quitté leur travail ; bien plus, le patron serait même fondé à réclamer à ses ouvriers des dommages-intérêts pour brusque rupture du contrat de louage de services : droit, d'ailleurs, dont n'ont pas usé les réseaux. En ce sens Cass. Req. 18 mars 1902 (D. P. 1902-1-323).

La grève entraînant la rupture du contrat de travail, les grévistes doivent donc être considérés comme des démissionnaires, telle est la situation dans laquelle se trouvent les employés de chemins de fer qui se sont mis en grève ; les réseaux ne sont ainsi nullement tenus de les reprendre.

Se souciant peu de ces arguments juridiques, les syndicats vont de nouveau poser, comme en 1910, la question de la réintégration des agents révoqués, mais dans un but tout à fait spécial.

Bien que vaincus par la grève de Mai 1920, les syndicats révolutionnaires n'avaient pas désarmé, la Fédération des Cheminots désirait avant tout prendre sa revanche. « Esclaves vaincus préparons notre revanche et notre libération ! » : tel était le cri de guerre lancé par les dirigeants Monmousseau et Menotte. Dans un Congrès tenu à Niort, en août 1923,

les Cheminots Unitaires préconisèrent l'application stricte des règlements, puis la grève perlée, puis la grève violente grâce à l'organisation de comités : comités d'ateliers, comités de gares, comités de la grève perlée ; mais la réalisation de ce projet nécessitait la constitution d'un état-major révolutionnaire, pour laquelle le concours des révoqués était indispensable. On assiste alors à de nombreuses interventions parlementaires en vue d'obtenir la réintégration des révoqués. C'est donc dans un but nettement révolutionnaire que la réintégration des militants révoqués était demandée.

Cette réintégration, tant désirée par les partis révolutionnaires et qui du point de vue juridique ne pouvait pas se justifier, a été l'un des premiers soucis de la majorité issue des élections du 11 mai 1924. En effet, après des débats orageux qui durèrent près de cinq jours, la Chambre vota le 14 juillet 1924 par 325 voix contre 185 un projet de loi d'amnistie en faveur des fonctionnaires, employés ou ouvriers des services publics ou concédés, cette amnistie devant entraîner la réintégration obligatoire des intéressés dans la situation où ils se seraient trouvés s'ils étaient restés en activité. Il est inutile d'insister sur le caractère amoral et anti-juridique de ce projet de loi, que le Sénat s'est refusé à voter. (Séance du 30 juillet 1924.)

En définitive, les agents révoqués n'ont pu obtenir leur réintégration dans les cadres des Compagnies,

le Sénat ayant décidé que les réintégrations devaient rester facultatives.



Voulant protester contre le vote de la Chambre, les Compagnies, après avoir consulté les jurisconsultes les plus éminents, avaient adressé à la Commission de Législation Civile et Criminelle du Sénat l'avis suivant (délibéré à Paris le 5 août 1924).

I. Un fait est certain : l'amnistie, acte du législateur, « ne fait disparaître que ce qui est la conséquence de l'incrimination ou de la condamnation pénale » mais « laisse subsister le fait en soi avec les autres conséquences juridiques qu'il peut ou a pu produire ».

II. « Ne faisant disparaître que le caractère délictueux de l'acte et ne mettant obstacle qu'à l'action publique, l'amnistie ne peut s'appliquer qu'aux peines disciplinaires », c'est-à-dire « aux sanctions édictées par la loi ou en vertu de la loi et non aux mesures prévues dans les clauses d'un contrat » ; or le statut du personnel est le résultat d'un contrat passé entre l'agent et la Compagnie concessionnaire. « La situation de l'agent est modifiée en vertu des clauses de son contrat de travail. Celui-ci est rompu dans les conditions prévues par les parties, comment l'amnistie pourrait-elle intervenir ? Il n'y a pas place à amnistie. »

III. L'amnistie ne peut s'appliquer en l'espèce ; il est donc, à plus forte raison, difficile de concevoir

qu'une loi d'amnistie puisse ordonner la réintégration des agents qui ont été rayés des cadres ou révoqués. En effet, le législateur ne peut, même par une loi d'amnistie, modifier les rapports juridiques existant entre les parties en vertu d'un contrat, sans porter atteinte aux droits de l'une des parties, en l'espèce les Compagnies. De plus, la grève manifestée par la cessation concertée du travail entraîne la rupture du contrat intervenu entre l'employeur et l'employé (Cass. 18 mars 1902. 4 mai 1904. 13 novembre 1906) ; l'agent, en se mettant en grève, avait donc lui-même mis volontairement fin aux rapports contractuels qui le liaient à la Compagnie. En le radiant des cadres et en le révoquant, la Compagnie n'a fait que constater cette situation.

IV. Enfin « l'intervention du législateur dans les rapports de droit privé ne peut se produire qu'autant qu'elle a pour objet de fixer à l'avance les conditions dans lesquelles un contrat peut ou doit être souscrit ». Cette intervention « ne peut avoir pour but d'imposer aux parties de contracter ». Au cas de rupture du contrat de travail, le législateur ne peut donc obliger le patron à reprendre son employé, sauf si ce dernier a été obligé d'interrompre son travail pour des raisons indépendantes de sa volonté, soit pour accomplir une période (loi du 28 juillet 1901), soit pour défendre la patrie (loi du 22 novembre 1918). « Mais aucun rapprochement n'est possible entre les circonstances dans lesquelles ont statué les lois de

1901 et de 1918, et les circonstances en face desquelles se trouvent aujourd'hui les Chambres. L'agent de la Compagnie qui a spontanément et de propos délibéré cessé le travail de concert avec d'autres agents, ne peut invoquer aucune disposition qui l'ait contraint à agir comme il l'a fait ; il a volontairement rompu le contrat qui le liait à la Compagnie. »

Et les jurisconsultes de conclure : « Impossible de justifier au point de vue des principes de l'amnistie, la réintégration envisagée par le texte qu'a voté la Chambre des Députés, ne l'est donc pas moins du point de vue des principes du droit commun » (1).



En fait, les agents révoqués ont fait l'objet de diverses mesures de faveur et de clémence :

D'une part : une pension proportionnelle à jouissance différée a été accordée à tout agent révoqué à la suite de la grève de 1920 et qui se trouvait sans droit à pension et non admis à réintégration : cette

(1) Il y a lieu de rapprocher cet avis (en ce qui concerne l'effet de l'amnistie) de la déclaration précitée, faite par M. Barthou à la Chambre le 29 mars 1913.

Jurisconsultes consultés : les Président en exercice et anciens Présidents de l'Ordre des Avocats au Conseil d'Etat et à la Cour de Cassation, les Bâtonnier et anciens Bâtonniers des Avocats à la Cour d'Appel de Paris, le Doyen de la Faculté de Droit de Paris et le Secrétaire perpétuel de l'Académie des Sciences Morales et Politiques.

pension étant à la charge, en partie, des Compagnies et de l'Etat, qui interviennent chacun pour moitié dans la constitution des 2/3 de la retraite (art. 48 de la loi du 9 décembre 1927).

D'autre part, les réseaux ont fini par accepter en 1933 de réintégrer les agents révoqués à la suite de la grève de 1920, à condition que ces agents ne soient pas entrés en jouissance d'une pension et qu'ils n'aient pas atteint l'âge prévu par les règlements pour la mise à la retraite. Les agents révoqués, qui ont été réintégrés après avoir subi un examen médical et, pour certains emplois, un nouvel examen professionnel, ont été repris à l'échelle et à l'échelon correspondant à la situation et à la fonction qu'ils occupaient le 1^{er} mai 1920. (Lettre adressée le 4 juillet 1933 par les Présidents des Conseils d'Administration des Grandes Compagnies au Ministre des Travaux Publics.)

§ IV. — La légalité du droit de grève
dans l'industrie des transports.

L'arrêt des services publics, et particulièrement du service public des transports, par la grève des agents chargés d'assurer leur fonctionnement, ne peut être considéré comme un fait licite, sous peine de voir sans cesse compromise la sécurité et même l'existence de la Nation.

Si aucun texte de loi n'interdit ou ne punit expressément la grève de ces agents, il ne faut pas en conclure que de telles grèves doivent être considérées comme licites ; car la situation juridique est dominée par ce principe que le service doit fonctionner normalement, sans retard, sans arrêt, et dans les conditions que sous-entend implicitement l'acte de concession. Toute suspension de travail de la part du personnel constitue un fait illicite, un manquement à une obligation qui pèse sur lui comme sur le Gouvernement et sur le concessionnaire.

Telle était la thèse développée par M. Ribot à la tribune du Sénat le 9 juillet 1909 : « Quels que soient leurs griefs, déclarait-il, on ne peut dire que les employés et les agents d'une Compagnie de chemins de fer ont le droit de se faire juge de leurs propres revendications et d'interrompre un service essentiel pour la sécurité et pour la vie nationale. »

On ne peut, en effet, concevoir qu'un désaccord portant sur des questions purement privées (salaires, durée du travail, heures supplémentaires...) puisse faire l'objet d'une grève dans les transports et puisse, de ce fait, arrêter toutes les communications et paralyser l'activité économique de la Nation. « Le Gouvernement manquerait à ses devoirs, disait M. Millerand au Sénat le 28 juin 1910, s'il pouvait accepter que l'existence d'un service public pût dépendre d'intérêts privés. »

Il est, de plus, inutile d'attendre que l'Etat ait repris l'exploitation des chemins de fer, des mines et d'autres entreprises privées pour interdire la grève à tous les ouvriers de ces entreprises. Tôt ou tard, les employés des services publics, qui ne sont pas des employés ordinaires bien que se trouvant dans une situation contractuelle vis-à-vis des employeurs, sont appelés à devenir des fonctionnaires ; il leur sera alors interdit de se mettre en grève, la grève des fonctionnaires étant considérée comme un acte illicite. En ce sens : Cons. d'Etat. 7 août 1909. De Winkel. (Rec. arr. 1909 p. 826) (1).

On a pu objecter qu'en leur enlevant le droit de se

(1) « Considérant que la grève, si elle est un fait pouvant se produire légalement au cours de l'exécution d'un contrat de travail réglé par les dispositions du droit privé, est, au contraire, lorsqu'elle résulte d'un refus de service concerté entre des fonctionnaires, un acte illicite, alors même qu'il ne pourrait être réprimé par l'application de la loi pénale », en l'espèce l'article 123 du Code Pénal, qui ne vise que les « individus ou corps dépositaires de quelque partie de l'autorité publique ».

mettre en grève, on allait mettre les agents des services publics, et particulièrement les agents des chemins de fer, dans un état d'infériorité par rapport aux employés des autres industries. Objection, qui aujourd'hui n'a plus aucune valeur ; en effet, les agents des services publics se trouvent actuellement dans une situation privilégiée : bénéficiant d'avantages spéciaux (Statut. Régime des Retraites...) et appelés, dans la plupart des cas, à collaborer avec ceux qui dirigent le service, c'est-à-dire avec les concessionnaires. Dans ces conditions, quelle excuse pourraient-ils invoquer s'ils se mettaient en grève ? Le législateur peut donc, sans commettre une injustice, interdire à ces agents de se mettre en grève.

Cette remarque n'est d'ailleurs pas nouvelle ; déjà en 1872, à l'Assemblée Nationale, M. Tolain s'exprimait ainsi : « Je le dis bien haut, non seulement les ouvriers, chauffeurs et mécaniciens du réseau français, ont eu grand raison de ne pas se mettre en grève, mais je crois qu'ils n'en ont pas le droit. Les ouvriers employés à un grand service public n'ont pas le droit de se mettre en grève, je crois que ce droit leur doit être absolument refusé, mais c'est à la condition que la situation de ces hommes qui sont constamment en danger de mort, qui tiennent dans leurs mains la vie de milliers de voyageurs, c'est, dis-je, à la condition que la situation de ces hommes soit immédiatement et définitivement fixée, et de manière qu'ils ne vivent plus sous l'arbitraire des Compagnies ».

Et, quelques années plus tard (21 juillet 1890), M. Tolain ajoutait à la Chambre des Députés : « Je fais remarquer... qu'il y a un intérêt considérable et majeur à ce qu'on leur (aux agents des chemins de fer) donne des sécurités et des garanties suffisantes, pour qu'ils n'aient pas l'idée et le besoin de se mettre en grève... et qu'on ne peut refuser à ces employés, chauffeurs et mécaniciens, le droit de se mettre en grève qu'à la condition de leur donner des gages de sécurité, qui les mettent à l'abri de l'arbitraire... »

Se plaçant à un autre point de vue, certains se sont refusés à supprimer le droit de coalition dans les services publics parce qu'ils craignaient que cette interdiction ne gagnât peu à peu toutes les entreprises aussi bien privées que publiques : tel est le point de vue soutenu par M. Millerand dans son rapport présenté à la Chambre, le 13 novembre 1911, sur les projets de loi Briand du 22 décembre 1910 : « Si l'on inscrit dans un texte de loi la suppression du droit de coalition, disait l'éminent homme d'Etat, pour les ouvriers et employés de chemins de fer, où s'arrêtera-t-on? Les mêmes raisons qui conduisent aujourd'hui à l'interdire aux agents des chemins de fer mèneront à la même solution pour les mines, pour les tramways, pour les entreprises de distribution de gaz, d'électricité, d'eau. Une logique inéluctable étendra la prohibition à toutes les industries qui fournissent des produits indispensables à la vie journalière et à la santé publique. Il sera impossible

de ne pas ranger dans cette catégorie les boulangers, les pharmaciens, comme aussi les industries qui fabriquent les engins ou des produits nécessaires à la défense nationale. On peut se demander jusqu'où de proche en proche, on ne sera pas obligé d'aller, puisque l'arrêt d'une industrie, dont les produits ne sont pas, à première vue, essentiels peut entraîner celui d'une industrie de première nécessité.» (Rapport Millerand. *J. O.* 1911. Ch. des Dép. Annexe n° 1325.)



On ne peut cependant considérer la grève dans les services publics, et particulièrement dans le service public des transports, comme un fait licite, adoptant sur ce point l'avis de certains auteurs.

En effet, d'après M. Rolland « la grève est un acte illicite d'abord parce que l'agent ou l'ouvrier du service public ne se borne pas, par la grève, à se croiser les bras, à devenir formidable en restant immobile, suivant le mot souvent cité de Mirabeau, ou encore à rendre improductifs les outils, les instruments appartenant soit à lui-même, soit à un chef d'industrie privée, à un patron contre lequel il entre en lutte. Tournant au profit de ses intérêts particuliers de producteur la puissance d'une fonction ou d'un monopole constitué dans l'intérêt général de la collectivité des citoyens et des consommateurs, il prend, en quelque sorte, en gage, par

l'arrêt du service, tantôt la fonction publique dont il est investi, tantôt le domaine public et l'outillage public affectés au service dans lequel il est employé. Il usurpe ainsi sur la fonction publique, sur le domaine et l'outillage publics, dont on doit dire ce que l'article 12 de la Déclaration des Droits de l'Homme proclame au sujet de la force publique, « à savoir qu'ils sont institués pour l'avantage de tous et non pour l'utilité particulière de ceux à qui ils sont confiés ». C'est un acte illicite ensuite parce que les procédés de lock-out ou contre-grève ne peuvent ici s'imaginer, à cause que dans les industries publiques la production ne peut s'arrêter, le caractère même du service s'opposant à son interruption » (1).

De son côté, M. d'Eichthal émet l'opinion suivante : « Celles-ci (les restrictions au droit de grève) doivent aller jusqu'à l'interdiction absolue de la cessation de travail lorsqu'il s'agit soit d'un service public dont les concessionnaires sont obligés par leur contrat de continuer leur entreprise sans interruption, soit d'un service d'Etat dont l'employeur est la Nation elle-même. Ceux qui entrent dans cette catégorie de professions doivent en y entrant s'engager à ne pas quitter le travail hors de conditions soigneusement énumérées et définies » (2).

(1) *Rev. de Droit public*. 1911. Louis Rolland. « Les grèves dans les Chemins de fer. »

(2) *Rev. des Sciences Politiques*. 1920. E. d'Eichthal. « Grèves et Syndicalisme. »

Référons-nous, pour terminer, à la haute autorité de M. Colson, Vice-Président honoraire du Conseil d'Etat : « Que ce soit sur un réseau concédé ou sur un réseau exploité par l'Etat, déclare l'éminent juriste, l'employé de chemins de fer qui participe à une suspension de travail arrêtant toute l'activité économique d'une région et compromettant le ravitaillement des agglomérations, commet un acte qui devrait être considéré comme un délit. Le seul fait de préparer cet acte est un complot contre la sûreté de l'Etat, susceptible de répression pénale » (1).

★

★ ★

Mais, à supposer que l'on refuse aux agents des services publics le droit de se mettre en grève, à supposer que l'on réprime pénalement toute coalition de la part de ces agents, il serait inexact de croire que l'on soit à l'abri de toute grève dans les services publics. L'interdiction du droit de grève au moyen de sanctions pénales constitue une mesure nettement insuffisante ; car ce n'est point la crainte d'une peine qui arrêtera l'ensemble des ouvriers d'un service déterminé au moment de faire grève. On peut punir un individu qui suspend son travail, mais il est beaucoup plus difficile d'en punir des milliers. Ce ne sont

(1) Académie des Sciences Morales et Politiques. Séance du 3 mars 1923.

pas tant les grévistes qu'il faut punir, mais plutôt les meneurs de la grève, c'est-à-dire les syndicats qui sont les organisateurs de cette grève.

Ainsi le droit syndical et le droit de coalition sont étroitement liés l'un à l'autre. « Il me paraît impossible qu'on puisse concilier la suppression du droit de coalition avec l'exercice libre du droit de se syndiquer », déclarait M. Jean Dupuy au Sénat (séance du 4 février 1896), et pourtant, à cette époque (1896), les syndicats n'étaient pas aussi fortement organisés que maintenant.

Dès le début, on s'est donc rendu compte qu'il ne suffisait pas, pour faire disparaître un mal (la grève), de l'interdire, mais qu'il fallait rechercher la cause de ce mal pour la combattre. Or, il ne fait aucun doute qu'en l'espèce on doit rechercher la cause de ce mal, que constitue la grève, dans le droit syndical. Il ne viendra jamais à l'agent d'un service public, libre, isolé, abandonné à lui-même, l'idée de se mettre en grève.

De plus, si, en cas de grève, cet agent veut continuer à travailler, il ne le pourra pas. « Le droit sacré d'un ouvrier à travailler même quand la majorité a décidé la cessation du travail, droit sacré proclamé par Waldeck-Rousseau en même temps que la liberté syndicale en 1884, ce droit sacré n'est plus, dans la réalité, qu'un vain mot, qui s'efface devant la souveraineté des syndicats » écrit M. d'Eichthal. « Jusqu'ici, ajoute-t-il, la loi n'a pas consacré le

syndicat obligatoire ; mais l'oppression des syndiqués sur les récalcitrants a presque abouti au même résultat » (1).

Dans ces conditions, faut-il retirer aux agents appartenant à des services relevant directement ou indirectement de l'Etat, des départements ou des communes, le droit syndical, comme l'ont proposé certains parlementaires (*Cf.* Projet Yves Guyot déposé à la Chambre le 18 février 1892...) ? Nous ne le pensons pas, car il y a lieu de se montrer sceptique sur l'efficacité d'une telle mesure ; en effet, si l'on refusait aux agents des chemins de fer le droit syndical, ils pourraient s'associer : ce qui, d'après l'éminent doyen M. Berthélemy, revient pratiquement au même et est juridiquement identique (2).

On ne peut nier que le syndicalisme nouveau, tel qu'il est apparu après la guerre, ne poursuive pas des buts blâmables (*Lutte des classes. Prise du pouvoir par le prolétariat...*) ; mais l'attitude des syndicats peut évoluer, et on peut espérer, qu'avec le temps, l'action syndicale plus éclairée et mieux dirigée pourra devenir une force disciplinée, consciente de la solidarité qui existe entre les intérêts des travailleurs et les intérêts généraux du pays. Sans se montrer trop optimiste, il est permis de former un tel espoir ; mais pour atteindre ce but, il est nécessaire que les

(1) d'Eichthal. *op. préc.*

(2) Académie des Sciences Morales et Politiques. Séance du 3 mars 1923.

patrons travaillent en étroite coopération avec leurs ouvriers, de manière à faire de ces derniers des collaborateurs et non des subordonnés. Les Grandes Compagnies de chemins de fer et certaines Compagnies de voies ferrées d'intérêt local ont donné l'exemple sur ce point ; il y a lieu de les en féliciter.

CONCLUSION

Autrefois, les Compagnies de chemins de fer pouvaient librement révoquer et mettre à la réforme leurs agents; elles prenaient, seules et sans l'avis de leur personnel, les règlements le concernant.

Actuellement : Une Compagnie veut-elle révoquer un agent? Elle est obligée de consulter le Conseil d'Enquête.

Une Compagnie veut-elle mettre d'office à la réforme un agent? Elle est obligée de consulter la Commission de Réforme, si l'agent proteste contre cette décision.

Une Compagnie veut-elle prendre des mesures concernant ses agents? Elle doit au préalable les consulter (Cf. tableaux de classement, tableaux d'aptitude).

Représentés aux différents échelons de la hiérarchie, les agents des Grandes Compagnies sont appelés à collaborer avec leurs chefs pour toutes les questions les concernant.

Membres du Conseil Supérieur des Chemins de fer, les agents des Grandes Compagnies sont consultés

sur toutes les questions d'intérêt commun à tous les réseaux.

Les agents des chemins de fer d'intérêt général se trouvent ainsi dans une situation privilégiée, comparable à celle des fonctionnaires. On ne peut cependant les assimiler à des fonctionnaires pour les raisons suivantes :

1^o Les agents des chemins de fer sont nommés par le Directeur conformément aux dispositions statutaires, alors que les fonctionnaires sont pourvus d'un emploi par décision officielle ;

2^o Si les fonctionnaires se trouvent dans une situation légale et unilatérale, les agents des chemins de fer sont par contre dans une situation contractuelle ; leurs rapports avec les Compagnies sont des rapports de droit privé (*Cf.* art. 1780 du Code Civil) ;

3^o Les fonctionnaires, s'ils font l'objet de décisions arbitraires, illégales, peuvent attaquer ces décisions devant le Conseil d'Etat par la voie du recours pour excès de pouvoir ; dans un cas identique, les agents des chemins de fer devront, au contraire, s'adresser aux tribunaux de l'ordre judiciaire ;

4^o Le fait pour un fonctionnaire de se mettre en grève constitue un acte illicite (*Cf.* Arrêt De Winkel précité), alors que les tribunaux ont reconnu qu'il était loisible à un employé de chemin de fer de se mettre en grève. En ce sens : Trib. Civ. de Limoges. 12 juillet 1921.

Enfin, les Compagnies de Chemins de fer sont des

Sociétés privées soumises au contrôle de l'Etat. Certes, le Ministre des Travaux Publics possède sur les chemins de fer des pouvoirs considérables, pouvoirs d'autant plus considérables qu'ils ont été renforcés par l'avenant du 6 juillet 1933 ; mais on ne peut, pour cette raison, assimiler les réseaux (même les deux réseaux d'Etat) à des organismes d'Etat et faire des agents de ces réseaux des fonctionnaires.

La même remarque s'impose pour les Voies ferrées d'Intérêt Local (Ch. de fer et tramways) ; les compagnies de transports locaux sont des compagnies concessionnaires et non des régies, on ne peut donc comparer les agents de ces compagnies à des fonctionnaires départementaux ou municipaux.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Introduction : Importance économique et sociale de cette étude.	1
Titre I. — Rapports qui unissent les Compagnies de Chemins de fer et de tramways et leurs agents.	
Chapitre I : Evolution des rapports qui unissent les Compagnies de Chemins de fer et de tramways et leurs agents.	
Introduction.	9
§ 1 : Loi du 15 juillet 1845. Ordonnance du 15 novembre 1846. Décret-loi du 27 mars 1852. . .	20
§ 2 : Les diverses propositions de loi qui aboutirent au vote de la loi du 27 décembre 1890.	24
§ 3 : Modifications apportées à l'article 1780 du Code civil par la loi du 27 décembre 1890.	43
§ 4 : De la loi du 27 décembre 1890 à la guerre.	67
§ 5 : La guerre et ses conséquences	87
Appendice : Les employés de tramways.	94
Chapitre II : Changements apportés à la suite de la guerre.	
§ 1 : Participation du personnel à l'exploitation des réseaux.	
Alinéa I : Projet Loucheur. Projet Charlot. .	108
Alinéa II : Projet Blum.	117
Alinéa III : Régime actuel.	124
§ 2 : Statut du Personnel.	

TABLE DES MATIÈRES (suite)

	Pages
Alinéa I : Principales dispositions du Statut du Personnel	137
Alinéa II. Nature du Statut	157
Appendice I : Chemins de fer d'intérêt local et tramways.	171
Appendice II : L'article 1780 du Code civil et les statuts	174
Titre II : Conflits qui peuvent surgir entre les Compagnies de Chemins de fer et de tramways et leurs agents.	
Chapitre I : Conflits d'ordre privé.	
§ 1 : Compétence.	
Alinéa I : <i>Ratione materiæ</i>	180
Alinéa II : <i>Ratione loci</i>	194
§ 2 : Cas de rupture du contrat de travail pouvant donner lieu à une action en dommages-intérêts.	
Alinéa I : Le Délai-congé.	199
Alinéa II : La Commission de Réforme	207
Alinéa III : Le Conseil d'Enquête	211
Chapitre II : Conflits d'ordre collectif. La grève.	
§ 1 : Les différentes grèves et leurs buts	218
§ 2 : Les mesures prises pour prévenir les conflits d'ordre collectif.	228
§ 3 : La question de la réintégration des agents révoqués.	243
§ 4 : La légalité du droit de grève dans l'industrie des transports.	253
Conclusion	263

Vu :

Le Président de la Thèse,
Achille MESTRE

Vu :

*Le Doyen de la
Faculté de Droit de Paris,*
Edgard ALLIX

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Paris,
CHARLETY

ERRATA

- Page 2 - ligne 5 : lire *une augmentation* au lieu de *augmentation*.
- Page 15 - ligne 9 : lire *DP.1874-1-65* au lieu de *DP.1894-1-65*.
- Page 47 - note 1 - ligne 19 : lire *DH. 1928-200* au lieu de *DH. 1928-1-200*.
- Page 81 - ligne 9 : lire *pourraient* au lieu de *pouvaient*.
- Page 81 - ligne 10 : lire *Conseils d'Administration* au lieu de *Conseils d'Administrations*.
- Page 81 - ligne 23 : lire *fût réalisable* au lieu de *soit réalisable*.
- Page 125 - ligne 1 : lire *convention du 28 Juin 1921* au lieu de *convention du 28 Juillet 1921*.
- Page 169 - ligne 8 : lire *qui lie* au lieu de *qui lient*.
- Page 170 - ligne 5 : lire *qui ne correspondrait pas* au lieu de *qui ne correspondrait*.
- Page 182 - note 1 - ligne 6 : lire *22 Avril 1806* au lieu de *22 Avril 1906*.

